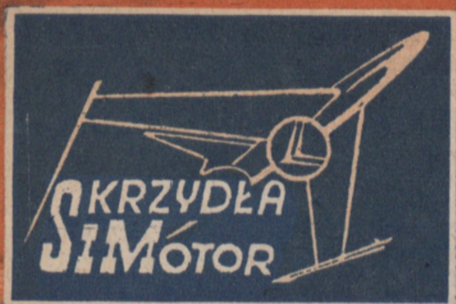


23 lutego jest dniem święta bohaterskiej, okrytej chwałą i niezwyciężonej Armii Radzieckiej.

ŚWIĘTO ARMII RADZIECKIEJ

WARSZAWA • ROK WYDANIA VIII • 22 LUTEGO 1953 • NR 8 (348) • CENA 70 GR

Na naszym kursie

Jak wiecie już zapewne z prasy codziennej, na terenie całego kraju odbyły się i odbywają w dalszym ciągu liczne akademie poświęcone 10 rocznicy powstania ZWM-u. Na akademiach tych młodzież zapoznaje się ze wspaniałymi tradycjami Związku Walki Młodych (o ZWM-ie pisaliśmy już w 5 i 7 n-rze SiM-u). Niejednokrotnie też uczestnikami tych akademii są byli ZWM-owcy, dziś przodownicy pracy, racjonalizatorzy, aktywiści ZMP i PZPR.

ZWM — bojowy pomocnik Polskiej Partii Robotniczej — w latach okupacji organizował i prowadził młodzież do walki o niepodległość i władzę ludu.

W wolnej Ojczyźnie tysiące ZWM-owców walczyło u boku PPR-owców w szeregach Wojska Polskiego, KBW i ORMO z reakcyjnymi bandami podziemia, strzegło zdobyczy ludu. Tysiące ZWM-owców brały udział w reformie rolnej, w odbudowie fabryk, portów, kolei, hut, stoczni, kopalń.

Na pięknych kartach historii ZWM uczy się dziś młodzież Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, która postanawia w walce i pracy dla Ojczyzny być nieustępliwą jak ZWM-owcy.

Rosną więc nieustannie w ofiarnej pracy szeregi młodych pionierów — przodowników węgla, stali, betonu, włókna, którzy w odpowiedzi na Apel ZG ZMP walczą o zaszczytne przodownictwo w nauce i pracy — stają na najtrudniejszych odcinkach naszego socjalistycznego budownictwa.

Czynny udział w obchodach i akademiach związanych z 10-tą rocznicą istnienia ZWM-u biorą na terenie naszego lotnictwa modelarze, aktywiści LL, piloci i mechanicy. Piloci, Centrum Wyszkolenia Lotniczego LL, jednej ze szkół szybowcowych w województwie poznańskim oraz kadra CWS-pad, jak również modelarze Wojewódzkiej Modelarni w Poznaniu i MDK w Warszawie postanowili nazwać swe ośrodki szkolenia lotniczego imieniem bohaterskich KZMP-owców i ZWM-owców, którzy w walce o lepsze jutro Ojczyzny oddali swe życie. Cała młodzież lotnicza bierze przykład z bohaterskich tradycji ZWM-u. Dla Was — modelarzy, aktywistów LL, pilotów i mechaników oraz wszystkich młodych miłośników lotnictwa tradycje te są bodźcem do ofiarnej pracy w budowie naszych socjalistycznych skrzydeł.

Winniście na przykładzie ZWM-owców przodować w lotniczej pracy, podnosić nieustannie poziom wyszkolenia lotniczego i politycznego, stać się aktywnymi budowniczymi socjalizmu. Musicie nieustannie i ofiarnie walczyć o coraz wyższy i szybszy rozwój naszego sportu lotniczego, gdyż tym samym wzmacniacie obronność naszego kraju — walczycie o pokój. ZENIT

Z LOTU PTAKA



CWL

Jak się nazywa ta część silnika? — pyta instruktor Romanow. Rzecz się dzieje w Centrum Wyszkolenia Lotniczego, gdzie grupa przodujących uczniów już w najbliższym czasie ma rozpocząć latanie. Nie zaszkodzi więc powtórzyć sobie najważniejszych wiadomości z budowy samolotu.

WOML

Wrocław poszczycić się może wzorowo urządzoną i przestronną modelarnią przy Wojewódzkim Ośrodku Modelarstwa Lotniczego. Wykłady tam prowadzone popierane są zawsze konkretnymi przykładami. Na zdjęciu instruktor Stefan Różycki wprowadza uczestników kursu II stopnia w tajniki budowy skrzydła.





GOBLL

Bez sprawnie funkcjonujących oczu żaden miłośnik lotnictwa nie może marzyć o lataniu. We wrocławskim Głównym Ośrodku Badań Lotniczo - Lekarskich LL okulista za pomocą tzw. aparatu Javalla sprawdza bystrość wzroku kandydata. Więcej o GOBLL-u napiszemy w następnym numerze.

Foto: LL (3)

W oddziałach i pododdziałach Wojsk Lotniczych wzrasta stale ilość przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego. Na zdjęciu niżej: przodująca załoga samolotu bojowego, w której skład wchodzą oficer pil. Czaban, technik samolotu oficer Kubiak, mechanik kpr. Łysek i starszy silnikowy kpr. Pokładnik. Na zdjęciu z prawej: mechanik kpr. Banaszek, przodownik wyszkolenia bojowego i politycznego, twórca szeregu pomocy naukowych.

Foto: S.W. (2)





Czy jeden skok wystarczy?

Sport spadochronowy jest sportem masowym, dostępnym dla najszerszych rzesz młodzieży. Czy tak jest w rzeczywistości? W zasadzie tak. Każdy, kogo sport ten interesuje może odbyć przeszkolenie spadochronowe w Lidze Lotniczej. Jednak nie wszystkie ośrodki treningowe LL w dostatecznym stopniu doceniają rozwój tego sportu. Jasne jest, że skoczek spadochronowy nie może poprzestać na ukończeniu I stopnia wyszkolenia podczas kursu, lecz powinien, poprzez systematyczny trening, podwyższać swe kwalifikacje. Jednak spadochroniarze nie zawsze mają możność korzystania z treningu.

Jestem młodą spadochroniarką Kieleckiego Aeroklubu Ligi Lotniczej, wyszkoloną w lipcu ub. r. w CWS-padzie. Kocham spadochroniarstwo i chciałabym wszystkie swe wysiłki skierować dla podniesienia swego poziomu wyszkolenia, by w przyszłości móc przekazać swą wiedzę nowym kadrom spadochroniarzy. Ze względu na młody wiek jest rzeczą trudną, bym dostała się na kurs instruktorski, dlatego też byłam pewna, że w macierzystym Aeroklubie będę miała możność trenować, tym bardziej, że są ku temu warunki. Ale niestety zawiodłam się. W ciągu czterech miesięcy wykonałam tylko jeden skok. Jest to stanowczo za mało.

Można więc śmiało stwierdzić, że stosunek kierownictwa aeroklubów i ośrodków treningowych do sportu spadochronowego jest niewłaściwy. Brak zainteresowania tą dziedziną sportu powoduje, że spadochroniarze, nie mając możliwości podwyższania swych kwalifikacji, wałęsają się z kąta w kąt i często rezygnują z dalszego szkolenia.

Kierownictwo Aeroklubów powinno i musi więcej uwagi poświęcić spadochroniarstwu. Położyć trzeba większy nacisk na jego rozwój, na podnoszenie poziomu wyszkolenia zarówno skoczków jak i kadry instruktorskiej. Aeroklub Kielecki nie powinien ograniczać się tylko do wykonania planu lotów szybowcowych w 200% czy lotów silnikowych w 100%, do ustanawiania nowych rekordów klubowych, do zdobywania srebrnych czy złotych odznak szybowcowych, ale również troszczyć się o rozwój spadochroniarstwa.

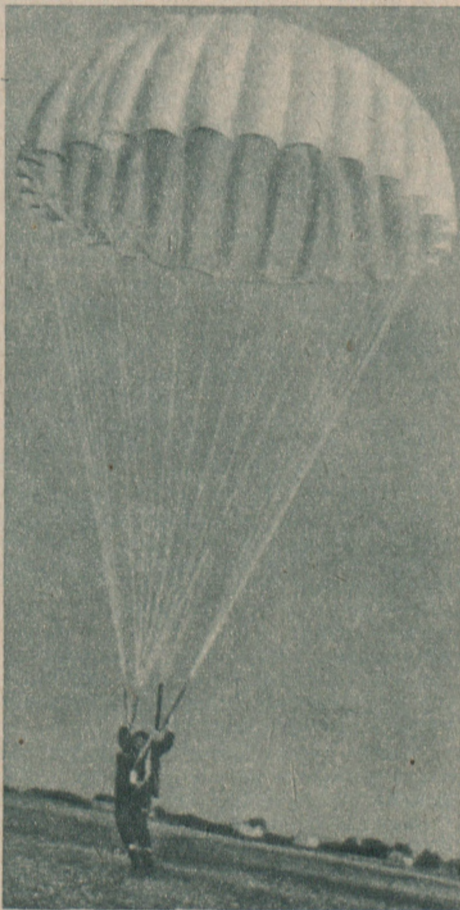
Wszystkie aerokluby winny brać sobie za wzór wspaniały rozwój spadochroniarstwa w ZSRR. Powinny postawić przed sobą jako obowiązek i honor wychowanie i wyszkolenie takich spadochroniarzy, jak: Nikitina, Sułtanowa, Wołkowa, Romaniuk czy Storczenko.

Kierownictwo aeroklubów nie powinno hamować zapału spadochroniarzy do pracy, lecz przeciwnie, dbać o ich wyszkolenie, kontrolować pracę instruktorów spadochronowych, a w razie potrzeby przychodzić im z pomocą. Myślę, że przy zmianie stylu pracy zarówno w Kielcach jak i w innych aeroklubach, wyszkolenie spadochronowe stanie na odpowiednim poziomie.

Kielecki aeroklub musi sobie jednak przypomnieć o przeprowadzeniu wykładów z pilotami na temat skoków przymusowych z dysponowanego przez Aeroklub sprzętu, o uruchomieniu wieży, oraz o wyszkolonych już spadochroniarzach, którym należy umożliwić trening. Trzeba wreszcie, aby aeroklub dysponował pilotem posiadającym uprawnienia do wyrzucania skoczków, wówczas skoki z samolotu nie będą tylko przypadkiem. Trzeba również, aby kierownik wyszkolenia zmienił swój stosunek do spadochroniarstwa. Podpisanie zezwolenia na skoki nie powinno być nigdy negatywnie załatwione, jak to miało miejsce w ubiegłym roku.

IZABELLA CZAPLA
Kielce

Nie zawsze lądowanie jest tak wygodne, jak to widzimy poniżej. Foto: LL



ZOSTAŃ SPADOCHRONIARZEM

Wszystkich Czytelników naszego pisma zawiadamiamy, że akcja przyjęć na szkolenie lotnicze trwa w dalszym ciągu. Kto jeszcze nie zdążył zaopatrzyć się w odpowiednie dokumenty powinien uczynić to natychmiast.

Podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze należy składać w Powiatowych i Miejskich Oddziałach Ligi Lotniczej lub w Powiatowych i Miejskich Zarządach ZMP. Do podania należy dołączyć:

1. własnoręcznie napisany życiorys
2. świadectwo szkolne
3. opinię Koła ZMP lub POP PZPR (o ile kandydat należy)
4. metrykę urodzenia
5. dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej
6. dwie fotografie
7. zezwolenie rodziców (o ile kandydat nie przekroczył 18-ego roku życia)
8. świadectwo ukończenia jakiegokolwiek szkolenia lotniczego (o ile kandydat takie przechodził).
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. ukończenie kursu modelarskiego lub KWWL (w wyjątkowych wypadkach można od tego warunku odstąpić)
4. bardzo dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie w pilotażu silnikowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 17—21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. bardzo dobry stan zdrowia.

Ubiegających sie o przyjęcie na szkolenie szybowcowe lub silnikowe obowiązuje egzamin wstępny z następujących przedmiotów:

1. wiadomości o Polsce i świecie współczesnym
2. matematyki
3. fizyki

Kandydaci na szkolenie w pilotażu szybowcowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 16—21 lat
4. geografii
5. wiadomości ogólnych o lotnictwie.

Kandydaci na szkolenie spadochronowe I-go stopnia winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 16—26 lat
2. wykształcenie: najmniej 4 klasy szkoły podstawowej
3. dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie spadochronowe II-go stopnia winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 17—26 lat
2. wykształcenie: najmniej 5 klas szkoły podstawowej
3. dobry stan zdrowia.

Kandydatów na szkolenie spadochronowe obowiązuje egzamin wstępny z wiadomości o Polsce i świecie współczesnym.

SZCZECIN WZYWA DO WSPÓŁZAWODNICTWA

W całym kraju młodzież szczególnie żywo interesuje się obecnie szkoleniem lotniczym w Lidze Lotniczej. W Szczecinie, jak w wielu innych ośrodkach, zorganizowane zostały już kursy teoretyczne dla młodzieży pragnącej uprawiać sport lotniczy. Uczestnicy tych kursów po zdaniu egzaminów końcowych będą mieli pierwszeństwo w przyjęciu na szkolenie praktyczne w szkołach szybowcowych i spadochronowych.

Otwarcia pierwszego kursu w Szczecinie dokonał sekretarz ZOLL-u w dniu 12 stycznia br. W przemówieniu swym podkreślił on wielkie możliwości i perspektywy, jakie istnieją dla młodzieży w lotnictwie obecnie, a które zwiększą się jeszcze w przyszłości.

Uczestnicy tego kursu — ponad 50 osób, są w większości pochodzenia robotniczo-chłopskiego. Rolę wykładowców pełnią starsi koledzy z O. T., a zajęcia odbywają się dwa razy w tygodniu w godzinach popołudniowych.

WANDA CIEŚLAK
Szczecin

CZASOPISMA LOTNICZE przyjacielem i przewodnikiem młodzieży

JERZY KONIECZNY

W roku bieżącym nasz dział korespondentów będzie się jeszcze mocniej rozrastał, wzrośnie aktywność jego pracy, przybędą niewątpliwie nowi korespondenci z miast, miasteczek i wsi. Wspólnie będziemy redagować nasze lotnicze pismo. Zadań przed nami stoi coraz więcej i wszystkie je musimy wykonać. Objęcie przez ZMP szefostwa nad lotnictwem nakłada na nas jeszcze większe obowiązki w pozyskiwaniu szerokich mas młodzieży robotniczo-chłopskiej i zainteresowaniu jej zagadnieniami lotniczymi. Pracę swą musimy oprzeć bardziej niż dotychczas o młodzież ZMP-owską i organizację ZMP-owską. ZMP przewodzi bowiem całej polskiej młodzieży i ma wielkie zadanie wychowania jej na dzielnych budowniczych socjalizmu.

Jasne, że te trudne, ale jakże zaszczytne zadania stawiane nam przez Partię i Rząd, będą wymagały jeszcze większego niż dotychczas wzrostu szeregów naszych korespondentów i współpracowników oraz daleko większej ich aktywizacji.

Towarzysz **Bolesław Bierut** przemawiając w ubiegłym roku podczas otwarcia pochodu pierwszomajowego w stolicy powiedział: **„Wnoście hojnie swą młodzieńczą energię, swój ofiarny zapał i entuzjazm w dzieło budownictwa socjalistycznego. Pogłębiajcie swą wiedzę, zdobywajcie kwalifikacje, pomnażajcie szeregi oddanych sprawie budowniczych Polski Ludowej."**

Słowa te mają wielkie znaczenie dla nas lotników i młodzieży lotniczej. Jakie więc wypływają stąd zadania dla naszych Czytelników-Korespondentów?

To przede wszystkim ofiarność i oddanie sprawie budownictwa socjalizmu — płomienna wierność, której poświęca się wszystko. Wierność ta jest więc nierozerwalnie połączona z płomienną nienawiścią do wrogów i z miłością do ludu pracującego, do naszej ludowej Ojczyzny.

Zapał i entuzjazm, o których tak pięknie mówił towarzysz Bolesław Bierut, powinniśmy wykazywać w naszej lotniczej pracy — w śmiałym i odważnym atakowaniu rekordów lotniczych, w pokonywaniu wszystkich trudności — czy to w nauce, czy w organizowaniu modelarni lub koła LL, wszędzie, gdziekolwiek to się zdarzy.

Stałe i systematyczne pogłębianie wiedzy lotniczej, to niezbędny warunek udziału każdego z nas w budowie silnych skrzydeł Polski Ludowej.

Postępując w myśl podanych wskazań, realizować będziecie w pełni nasze hasło: **„Każdy Czytelnik-Korespondent czasopism lotniczych — aktywnym bojownikiem o pokój i socjalizm."** Musicie nie tylko przodować w lotniczej pracy — w kole LL, w modelarni, aeroklubie czy innym ośrodku Ligi, ale przede wszystkim starać się wyrabiać w sobie umiejętność spostrzegania zła w robocie, wyłapywania wszelkich mankamentów, by w twórczej, pożytecznej krytyce przysyłanej do czasopism lotniczych wyrugować je z naszego życia.

Trzeba, abyście w większym niż dotychczas zakresie dzielili się w pracy doświadczeniami swoimi i innych, abyście pisali o sukcesach i osiągnięciach, byście pokazywali ludzi, którzy rosną i rozwijają się w lotniczej pracy, którzy swym oddaniem dla budownictwa socjalizmu w naszym kraju świecić mogą przykładem dla innych.

Pamiętajcie jednak, że w tej pracy przeszkadzać Wam będzie częstokroć wróg, który — skryty, często niewidoczny, trudny będzie do spostrzeżenia. Nie zapominajcie więc o czujności, budźcie ją u siebie i innych — zachowujcie tajemnicę lotniczej pracy. Bądźcie w swej pracy korespondenckiej czujni, gdyż tam także dajecie swój wkład w walkę o pokój. Nie wolno nam spocząć w dotychczasowej pracy, nie wolno osłabić jej tempa. Nie wolno nam upajać się osiągniętymi sukcesami. Jeszcze szerzej niż dotychczas musimy popularyzować lotnictwo wśród młodzieży ZMP-owskiej i niezorganizowanej, wskazywać jej drogę do lotnictwa, mobilizować ją do jeszcze aktywniejszej pracy w Lidze Lotniczej.

Jeszcze lepiej niż dotychczas musimy uczyć młodzież, pomagać jej w zdobywaniu wiedzy lotniczej. Jeszcze bardziej bojowo musimy walczyć z tymi, którzy usiłują nam przeszkodzić i hamować tempo naszej lotniczej pracy: z wrogiem klasowym, bumelantem i biurokratą. Jeszcze bezlitośniej musimy demaskować zbrodnicze oblicze imperialistycznego lotnictwa.

Jeszcze powszechniej niż dotychczas musimy popularyzować zdobycze i osiągnięcia radzieckiego lotnictwa, uczyć naszą młodzież korzystania z jego wspaniałych doświadczeń, wychowywać ją na przykładach radzieckich pilotów.

Jeszcze mocniej wreszcie musimy powiązać się ze swymi czytelnikami, z całą lotniczą młodzieżą. Czasopisma lotnicze muszą stać się ich nieodłącznym przyjacielem i doradcą, nauczycielem i przewodnikiem.

Oto nasze zadania — zadania czasopism lotniczych, których wykonanie będzie dalszym wkładem w budowę potężnego lotnictwa Polski Ludowej, którego 10-tą rocznicę powstania obchodzić będziemy w tym roku. Niechaj w naszej lotniczej pracy towarzyszy nam stale ZMP-owskie zawołanie:

„SZERZEJ ROZPOSTRZYJMY NAD OJCZYZNĄ SKRZYDŁA NASZEGO LOTNICTWA — SKRZYDŁA POKOJU I PRZYJAŹNI MIĘDZY NARODAMI — SKRZYDŁA WOLNOŚCI I NIEPODLEGŁOŚCI POLSKI LUDOWEJ"



STALIŚMY przed płóciennym namiotem — ja i jeden z moich żołnierzy, st. saper Wierzchnicki. Był to niski krępy, młody chłopak, wiecznie uśmiechnięty i wiecznie skory do figlów. Byłem wówczas dowódcą kompanii sztabowej w pierwszym pułku czołgów który stacjonował w obozie bielsomuckim pod Moskwą. Wierzchnicki był moim oczkiem w głowie. Chętnie też przebaczałem mu — tak zresztą jak i jego koledzy — różne psikusy, które lubił płatać, bo w służbie nie miał sobie równego w kompanii.

Złoto nie żołnierz. Przysłuchując się czasem, jak prowadził zajęcia ze swoją drużyną dziwiłem się, że potrafił być tak poważny i skupiony, tak dokładnie objaśniać żołnierzom zadanie. Był przecież najmłodszy wiekiem wśród nich, a „stażem" wojskowym nie przewyższał nikogo ani o jeden dzień.

Gapiliśmy się więc obydwaj w niebo, gdzie między obłokami wykonywał podniebne „pas" nieznany nam lotnik, na „kukuruźniku". Jednakże nie jego karkołomne ewolucje pochłaniały naszą uwagę, a zupełnie co innego. Na skrzydłach samolotu, gdy leciał „normalnie", widać było wyraźnie biało-czerwoną szachownicę — znak polskiego lotnictwa. Był to pierwszy samolot z polskimi znakami rozpoznawczymi, jaki widzieliśmy pod radzieckim niebem. Zrozumiałe więc dlaczego z takim przejęciem obserwowaliśmy każdy jego ruch. A lotnik, jakby specjalnie chciał zawiadomić kolegów czołgistów, że Pierwszej Dywizji już i skrzydła wyrosły, opuścił się zupełnie nisko, pokrążył nad samymi niemal namiotami i zadowolony widać z tego że w przejściach między nimi stoją pancerniacy, wymachując czapkami i wrzeszcząc przeraźliwie (czego zresztą nie mógł słyszeć), pomachał skrzydłami przyjaźnie i popłynął nad lasem, w kierunku Sielc.

Patrząc na samolot, przez cały czas kątem oka obserwowałem Wierzchnickiego. Na jego tak zawsze pogodnej i poczciwej twarzy malowała się piekielna zazdrość. Obserwowanie brawurującego pilota dawało mu tyle emocji, że co chwila wysuwał koniec języka i zwilżał nim zeschłe wargi. Bezwiednie przeginał tułów w lewo i w prawo — w zależności od tego, w którą stronę pilot wykonywał skręt.

Nie dalej jak przedwczoraj przyszedł do mnie wieczorem i — on taki zawsze czupurny — nieśmiało, przestępując z nogi na nogę, wybąkał, że właśnie słyszał.. że organizuje się pierwszy pułk lotniczy... że on bardzo — tego — chciałby... bo już dawno.. i tak dalej. Dałem mu wtedy wymijającą odpowiedź bo sam jeszcze dobrze nie wiedziałem jak to tam z tym pułkiem lotniczym, a nie chciałem się przyznać, że jestem poinformowany gorzej od niego.

Kiedy samolot odleciał, Wierzchnicki zapytał przymilnie:

— Pozwolicie mi przejść do lotnictwa, obywatelu poruczniku?

— Jeszcze tam ciebie nie znają... — odburknąłem śledząc oczami malejący czarny punkt, hen, daleko nad sosnami.

Ale to go nie zniechęciło.

OSTATNI LOT PODPORUCZNIKA WIERZCHNICKIEGO

STEFAN KLIMCZAK

— Zawsze marzyłem o lataniu, obywatelu poruczniku. Ale czy to było dostępne dla chłopskiego dziecka przed wojną w Polsce? W Taszkiencie to widziałem takich małych pędraków latających na szybowcach, bo im tu do wszystkiego dają dostęp. A ja, kiedy tam u siebie, na wsi, pilnowałem krowich ogonów, mogłem tylko z daleka przyglądać się, jak syn dziedzica, razem z kolegami, którzy spędzili u niego wakacje zabawiał się puszczaniem modeli latających. Próbowałem i ja strugać samoloty, ale bo to chciały latać? Ciężkie były i niezdarne... Aż płakałem nieraz z bezsilnej złości. To też kiedy pewnego razu model puszczony przez młodego dziedzica przyleciał aż na łąkę, na której krowy pasłem, podeptałem go nogami, a tamtemu powiedziałem, że upadł krowie pod nogi, ta wystraszyła się i uciekła, wlokąc go za sobą. Ale lanie i tak mnie nie minęło. Wszyscy trzej do spółki mnie stłukli. Widzieli, czy co... Już dawno pożegnałem się z myślą o lataniu... Ale teraz.

Wiedział bestia jak mnie podejść. Spojrzałem na niego, daremnie usiłując wycisnąć pioruny z oczu.

— Takich wiercipiętów, jak ty, w lotnictwie nie potrzebują. Przecież tobie tylko figle w głowie — rzekłem z udaną surowością.

W rzeczywistości jednak po prostu, bardzo mi się nie chciało tracić najlepszego drużynowego. Przed kilkoma właśnie dniami napisałem wniosek do dowódcy pułku o awansowanie go do stopnia kaprala.

— Nie zrobię wam wstydu, obywatelu poruczniku. Będę się uczył wzorowo. Żadnych figlów — na prawdę!

Głos aż mu dygotał z przejęcia.

Wszedłem do namiotu. Wierzchnicki stał z opuszczoną głową. Widocznie myślał, że nie dam się przebłagać. Nie odchodził jednak. Tkwił przed namiotem. Czekał.

I doczekał się.

— Pisz raport! — rzekłem groźnie.

Już go nie było.

*

Wierzchnicki latał. Daleko w dole, wolno odpływały pod ogon samolotu drogi i wioski, srebrzyła się wąziutka wstążeczka Oki, a on patrzył na to wszystko roześmianymi, szczęśliwymi oczami.

Pierwszy lot.

Za nim siedział instruktor radziecki, kpt. Prokofiew, ale Wierzchnicki chwilami zapominał o nim. Upajał się bezkresną przestrzenią i warkotem śmigła, grającym w jego uszach najpiękniejszą melodią. Znają ją ci, którzy uparcie dążyli do celu i osiągnęli go.

Instruktor dawał jednak o sobie znać od czasu do czasu.

— Za cziem tak riezko wział? Nada pławno. Sowierszenno spakojno.

Och, gdyby Wierzchnicki mógł, gdyby to w wojsku wypadało, rzucił by się na szyję temu tak z pozoru surowemu kapitanowi, który serce wkładał w naukę i przy którym wszyscy oni, młodzi polscy piloci, robili tak szybkie postępy. To przecież jemu, jemu właśnie zawdzięcza, że tak stosunkowo pewnie, jak na pierwszy lot, trzyma stery, robi skręty i w ogóle czuje się jak pogromca przestworzy.

Obserwowałem ze wzruszeniem pierwszy lot mego podniebnego sapera. Zaprosił mnie — a jakże! — na tę uroczystość.

Gdy obydwaj z kapitanem wysiedli z samolotu, Wierzchnicki patrzył na mnie radośnie i wyczekująco, pragnąc bym podzielił jego radość. Ale ja zwróciłem się do instruktora. Lot to jeszcze nie wszystko. Musiałem wiedzieć przecież, jak się w ogóle zachowuje. Kapitan Prokofiew, zagadnięty przeze mnie, odpowiedział krótko:



Rys. J. Rocki

— Mołodiec. Byt' jemu charoszim liotczikom. U niewo, znajetie, balszyje spasobnosti. A czto on niemnożko szalnoj — eto niczewo. Istrebitiel' dołżen byt' takim.

Nó i uściskaliśmy się z Wierzchnickim! Myślałem, że mnie chłopak udusi. Co tu mówić — wiedział przecież, że lubię go, jak brata.

Długo nie widziałem mego latającego sapera. Na froncie, jak to na froncie: na sentymenty nie ma czasu. I gdzieżbym tam, wreszcie, uganiał się za takim fruwającym, pełnym temperamentu chłopakiem...

Ale spotkaliśmy się.

Mało brakowało, bym nie poznał go w ogóle. Miał surowo zaciśnięte usta, płonące gniewem oczy i czarną od dymu twarz. Powrócił właśnie z lotu nad palącą się Warszawą. I od razu poprosił dowódcę, by pozwolił mu natychmiast lecieć jeszcze raz.

— Muszę ich bić, muszę! Za tyle zniszczenia, za to morze ognia! — mówił do mnie gorączkowo, podczas gdy żołnierze z obsługi lotniska krzątali się koło jego samolotu, zaopatrując go w paliwo i amunicję.

— Czyż można tak latać, wariacie?! — strofowałem go łagodnie. — Przecież wylatałeś wszystko do ostatniej kropli benzyny, do ostatniego naboju.

— To wszystko mało! — odparł z zawziętym wyrazem twarzy. — Do ostatniego tchu będę ich bił. Do ostatniego — powtórzył z naciskiem, jakby podejrzewał, że nie wierzę w jego zdolność do poświęceń. — Żebyście wiedzieli jak tam wygląda!... Przecież to potworne... Odpowiedzą mi za to, hitlerowcy...

Ścisnął mi rękę tak mocno, że aż syknąłem z bólu i spojrzałem na niego uważniej. Stał przede mną już nie młodzieniec, ale dojrzały mężczyzna — pełen szlachetnej nienawiści, wspaniały żołnierz. Tak, to już nie był tamten Wierzchnicki...

*

*Walki toczyły się na przedpolach Berlina. Pułk, w którym służył Wierzchnicki, miał „pełne ręce" roboty. Bombardowano garnizon hitlerowski w Pile, broniący się z rozpaczliwym uporem. Nasi piloci — myśliwscy ochraniali bombowce i szturmowce radzieckie, zdobywając sobie szacunek i uznanie pilotów WWS *), zacieśniając jeszcze bardziej polsko-radzieckie braterstwo broni, tak chlubnie zapoczątkowane przez piechurów, artylerzystów i czołgistów polskich — daleko stąd, pod Lenino.*

Wierzchnicki był w swoim żywiole. Można powiedzieć, że żył w maszynie i tylko maszyną. Darzył swego „Jaka" taką gorącą miłością i przywiązaniem, że byłby do niego gadał jak do człowieka, gdyby nie to, że wstydził się kolegów, którzy łatwo mogliby podsłuchać taką rozmowę i wziąć go na śmiech.

„Jak" Wierzchnickiego niczym się nie różnił od innych maszyn. Był bliźniaczo do nich podobny, no bo przecież wykonały go te same, staranne ręce uralskich robotników. Wierzchnickiemu zdawało się jednak, że jego maszyna jest najładniejsza i najzgrabniejsza, nie mówiąc już oczywiście o jej zaletach lotnych i bojowych, znacznie wyższych (jego zdaniem) niż u pozostałych maszyn. Faktem jest, że odróżnił ją z daleka, w szeregu innych, stojących nieruchomo na trawie lotniska. Po jakich przymiotach zewnętrznych — tego już powiedzieć nie mogę i wątpię czy on by mógł.

Tego dnia Wierzchnicki był w nadzwyczajnym humorze. Oglądając swego „Jaka" przed kolejnym wylotem, gwizdał coś na głos, a od czasu do czasu przekomarzał się z kolegami jakimś żartem. Z uśmiechem zasunął kabinę, pomachał mechanikom ręką, poprosił o zezwolenie na start, wykołował i poleciał w kluczu.

*

Trójka naszych „Jaków" spotkała się w ustalonym miejscu z radzieckimi „Iliuszynami", zwanymi przez hitlerowców „czarną śmiercią". Pomachali sobie na przywitanie skrzydłami i polecieli na północny zachód.

Miasto Piła nie było strzeżone z powietrza, gdy radzieckie samoloty rozpoczęły „obrabiać" dworzec kolejowy

---

**) WWS — Wozdusznoj — Wojennyj Siły — Lotnictwo wojskowe.*

DOKOŃCZENIE NASTĄPI



35 LAT ARMII RADZIECKIEJ

W dniu 23 lutego br. Armia Radziecka uroczyście święci 35-lecie swego powstania. Przed 35 laty, w dniu 23 lutego 1918 roku młoda Robotniczo-Chłopska Armia Czerwona, powołana do życia dekretem Włodzimierza Lenina z dnia 28 stycznia 1918 roku, stoczyła zwycięską bitwę pod Pskowem i Narwą z armią niemiecką. Dzień pierwszego zwycięstwa Armii Rewolucji nad hordami najeźdźców stał się odtąd dniem jej dorocznego święta.

Z jakim uczuciem my, młodzi Polacy, gorący patrioci i wierni synowie swej ludowej ojczyzny, spotykamy święto Armii Radzieckiej?

Co czuje każdy z nas w dniu, w którym bohaterska Armia Związku Radzieckiego uroczyście święci 35-lecie swego istnienia?

Nie ma nikogo pośród nas, entuzjastów lotnictwa, kto by nie odczuwał jak bardzo ważne jest dla niego to święto, jakim wzruszeniem i gorącą, serdeczną wdzięcznością przepojone są jego życzenia dla Armii — wyzwolicielki naszego narodu, a tym samym — dla radzieckiego lotnictwa.

Bo, jak wiecie drodzy koledzy, historia Armii Radzieckiej — to wspaniała historia zwycięstw. To historia potężnego zrywu setek tysięcy rosyjskich robotników, którzy wraz z braćmi chłopami zwycięsko bronili rewolucji w latach 1918 — 1920, gromiąc białogwardzistów i żądnych łupów interwentów angielskich, francuskich, amerykańskich, japońskich i wielu innych. To porywająca historia zmagań uzbrojonych w karabin i płomienną ideę ludzi, którzy w obronie młodej władzy radzieckiej walczyli przeciwko najazdowi wojsk interwencyjnych czternastu państw kapitalistycznych, pragnących zdusić rewolucję. Ci płomienni patrioci, walcząc przed trzydziestu przeszło laty o wolność Republiki Rad, na ziemi i w powietrzu, ci lotnicy, którzy wówczas już jak orły bronili swego gniazda, już wtedy toczyli śmiertelną dla kapitalizmu, dla zaborczego imperializmu walkę, już wtedy bronili nie tylko swej wolności, lecz i wolności wszystkich narodów świata zagrożonych przez imperializm — bronili naszej wolności.

Siła i potęga Armii Radzieckiej najlepiej uwydatniła się w latach ostatniej wojny, kiedy pod ciosami radzieckich żołnierzy kierowanych geniuszem Józefa Stalina legła w gruzy olbrzymia machina wojenna hitlerowskich Niemiec. Armia Radziecka, Armia Rewolucji Październikowej, armia braterstwa narodów ZSRR, armia przepojona duchem internacjonalizmu — zademonstrowała światu, że jej sile nie jest zdolna oprzeć się siła żadnego na świecie imperializmu. Radzieccy lotnicy, tacy jak Kożedub, Pokryszkin, Gastello i Maresjew, radzieccy instruktorzy, którzy wychowali wspaniałych polskich pilotów jak Wierzchnicki, Chromy, Kalinowski — pokazali światu wspaniałe oblicze Stalinowskiego Lotnictwa.

W dniu 23 lutego ślemy bohaterskiej Armii Radzieckiej — wyzwolicielce naszego narodu i innych narodów Europy, pełne miłości pozdrowienia. Ślemy jej i Józefowi Stalinowi, genialnemu wodzowi narodów ZSRR, chorążemu pokoju i twórcy powietrznych sił zbrojnych ZSRR — serdeczne życzenia. Jesteśmy dumni, że u boku Armii Radzieckiej, kierowanej przez największego człowieka naszych czasów — Józefa Stalina, walczyło zwycięsko przeciwko faszystowskim agresorom Ludowe Wojsko Polskie, że u boku Stalinowskich Sokołów walczyli z wrogiem młodzi piloci polscy.

Kiedy imperialiści amerykańscy otwarcie gotują się dziś do zbrodniczej wojny przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej, warto przytoczyć tu słowa wypowiedziane przez marszałka Bulganina na XIX Zjeździe KPZR: „...Wielki naród radziecki nie należy do lękliwych i nie da się zastraszyć pogróżkami... I jeśli zajdzie potrzeba, to radzieckie Siły Zbrojne potrafią odeprzeć każdego agresora według wszelkich reguł radzieckiej sztuki wojennej". (jz)

330 LOTÓW BOJOWYCH IWANA KOŻEDUBA

W JEDNEJ z sal Centralnego Domu Lotnictwa im. Frunzego w Moskwie stoi myśliwski samolot „Ławoczkin", na którego kadłubie widnieje wymalowana liczba — 27. Na prawo od niej, w kierunku silnika wymalowano małe gwiazdy. Jest ich 62. Obok nich w jednym szeregu — trzy złote gwiazdy Bohatera Związku Radzieckiego.

Na tym myśliwcu walczył trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, podpułkownik gwardii Iwan Kożedub, uczestnik 330-tu bojowych lotów i 120-tu walk powietrznych, który zestrzelił łącznie 62 hitlerowskie samoloty.

Po raz pierwszy Iwan Kożedub ujrzał samolot myśliwski konstrukcji „Ławoczkin" w czasie wojny, na jednym ze szkolnych lotnisk. Maszyna wydawała się Kożedubowi idealna. W aeroklubie latał przede wszystkim na Po-2, w szkole wojskowej na myśliwcu I-16. Kożedub zawsze podkreślał swoje przywiązanie do aeroklubu i z niezmiennym sentymentem wspominał „staruszka" Po-2, na którym po raz pierwszy doznał radości latania.

Pierwsze próbne loty na „Ławoczkinie" ostatecznie przekonały Kożeduba, że w jego rękach samolot zda egzamin w walkach powietrznych. Duża zwrotność i prędkość lotu, doskonałe pole obserwacji, stateczność samolotu w powietrzu zapewniająca skuteczne prowadzenie ognia — wszystko to gwarantowało wykonanie bojowego zadania.

*

Jednego z pogodnych, wiosennych dni 1943 roku samolot Kożeduba wystartował w powietrze i wziął kurs na przyfrontowe lotnisko polowe.

Był 5 lipca. W dniu tym rozpoczęła się wielka bitwa na odcinku Orel — Kursk. W następnym dniu z rana eskadry radzieckich myśliwców, w skład których wchodził samolot Kożeduba, wyleciały dla wsparcia działających w tym rejonie wojsk lądowych.

Kożedub uważnie śledził samolot dowódcy, będąc w każdej chwili przygotowany do wykonania jego poleceń. I kiedy usłyszał rozkaz: „Z przodu pod nami 20 samolotów przeciwnika! Atakujemy!" — błyskawicznie znurkował za maszyną dowódcy.

Kożedub zaszedł od ogona wrogi bombowiec, wziął go na cel, ocenił odległość i nacisnął spust. Nieprzyjaciel próbował uciekać. Nie puszczając go z celownika Kożedub pociągnął jeszcze parę serii. I oto nieprzyjacielski bombowiec zapaliwszy się runął w dół.

Pierwsze zwycięstwo! W przeciągu 10 dni walk nad Dnieprem strącił 11 faszystowskich maszyn.

A oto jedna z walk Kożeduba, która najlepiej obrazuje taktyczne mistrzostwo lotnika i jest najlepszym przykładem siły radzieckiego oręża.

Było to pod Jassami. Kożedub wyleciał wraz z towarzyszami na wsparcie atakujących wojsk lądowych. Niedaleko od linii frontu grupa radzieckich myśliwców natrafiła na 30 bombowców



Jeden z czołowych plastyków moskiewskich Irakli Toidzen portretuje Iwana Kożeduba dla galerii obrazów Bohaterów Związku Radzieckiego.



Spotkanie ze słynnym konstruktorem Sergiuszem Ławoczkinem, twórcą samolotu, na którym zwyciężał Kożedub.

nieprzyjacielskich w otoczeniu myśliwców. Samolotów radzieckich było kilkakrotnie mniej. Ale Kożedub nie pierwszy raz miał do czynienia z przeważającym liczebnie przeciwnikiem. Dał rozkaz: „Do ataku!". Całą grupą radzieccy lotnicy wbili się klinem w szyk bojowy bombowców. Już w pierwszej minucie walki stanął w płomieniach jeden z faszystowskich samolotów. W zamieszaniu bombowce hitlerowskie zaczęły zrzucać bomby na pozycje swoich własnych wojsk.

Lecz w tym momencie pojawiła się jeszcze jedna silna grupa faszystowskich samolotów bombowych i myśliwskich.

Sytuacja stawała się groźna. Wycofać się na swoje lotnisko? Nie, nie jest zwyczajem Kożeduba ustępować z pola walki! Podejmuje odważne postanowienie: częścią sił atakować myśliwce, a reszta samolotów nawiąże walkę z nieprzyjacielskimi bombowcami!

Z ziemi walka ta wyglądała jak jakaś gigantyczna „karuzela". Radzieckim pilotom udało się rozbić szyk bojowy przeciwnika, lecz teraz pojawiła się trzecia grupa bombowców. Kożedub zwrócił uwagę na samolot dowódcy nieprzyjacielskich samolotów. Miał zamiar strącić samolot dowódcy grupy, a tym samym spowodować zamieszanie i panikę wśród samolotów faszystowskich.

Samolot dowódcy hitlerowskiego był bardzo pilnie strzeżony przez własne myśliwce. Kożedub zastosował fortel: zawrócił maszynę w stronę, skąd nadlecieli, tak, że wydawało się, iż pragnie wycofać się z pola walki. W następnych jednak sekundach wyskoczył nieoczekiwanie zza chmur i prostopadle jak piorun runął na samolot dowódcy hitlerowskich bombowców.

Dziesiątki ognistych smug poleciało naprzeciw radzieckiego lotnika. W odpowiedzi Kożedub otworzył gwałtowny ogień. Nie wytrzymawszy potężnego ataku radzieckiego lotnika faszysta dał nurka pod samolot Kożeduba. I w tym momencie — dostał się pod jego ogień.

W tej walce powietrznej radzieccy lotnicy odnieśli wspaniałe zwycięstwo, strącając 10 nieprzyjacielskich samolotów.

*

Kożedub zakończył swój rachunek z faszystami nad Berlinem, strącając 62-gi hitlerowski samolot.

Dzisiaj trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego Iwan Nikitowicz Kożedub szkoli młodych stalinowskich sokołów, uczy ich opanowywania nowoczesnej techniki lotniczej i ofiarnej służby wielkiej radzieckiej ojczyźnie. **A. S.**



Iwan Kożedub i jego zwycięski samolot konstrukcji Ławoczkina.





Każdy jest ciekawy zobaczyć słynnego pilota myśliwskiego. Oto Kożedub wśród dziewcząt Moskwy opowiada o swoich czynach w czasie Wielkiej Wojny Narodowej.



Iwan Kożedub u Borysa Szpitalnego, twórcy nowoczesnej broni pokładowej.



Nieodłącznym towarzyszem Kożeduba na lotniskach frontowych był mały piesek.

LATAMY



KORESPONDENCI KLUBOWI DONOSZĄ

W styczniu br. w pięknie udekorowanej sali Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej w Poznaniu odbyło się roczne zebranie sprawozdawcze Poznańskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej.

Nowo wybrany kierownik PALL-u rozpoczął oficjalnie zebranie powołaniem prezydium, po czym kierownik wyszkolenia PALL złożył wyczerpujące sprawozdanie z pracy szkoleniowej klubu w roku 1952. Plan w tym okresie wykonany został w 120%.

Zabierający głos dyskutanci omawiali przyczyny niedociągnięć i wysuwali wnioski, które pozwoliłyby uniknąć błędów w przyszłym sezonie. Wyjaśnień na poruszone sprawy udzielił instr. pil. Edward Adamski. Oprócz tego omówił on sprawę zaopatrzenia klubu w sprzęt techniczny w 1953 r. Wiceprezes Poznańskiego ZOLL-u stwierdził duże sukcesy aeroklubu, jakimi są: I miejsce w sekcji silnikowej, III — w szybowcowej, i V — w spadochronowej, co ogólnie dało klubowi pierwszą lokatę w kraju. Mówca zapewnił ze swej strony jak najdalej idącą pomoc dla klubu. Na zakończenie wręczono nagrody książkowe dla przodujących pilotów: Słowikowskiego, Strzyża, Reguły, Wojniczaka, Hyjka, Filipiaka, Gołębiowskiego, i innych.

Spośród wyróżnionych warto przykładowo zatrzymać się przy kol. Słowikowskim. Nagrodę otrzymał on za bardzo regularne i pilne uczęszczanie na treningi, mimo że każdorazowo musiał dojeżdżać 160 km. Poza tym kol. Słowikowski był na starcie wzorem pilota.

Jakie są plany aeroklubu na przyszłość? Mówili o tym instruktorzy Szymański i Adamski. Zamierzają oni w bieżącym sezonie wciągnąć starszych pilotów klubu do pomocy instruktorom w wykładach, zwłaszcza dla kolegów mniej zaawansowanych. Zwrócono też uwagę na współpracę zarządu ZMP, który dotychczas nie wykazywał żywszej działalności.

W wolnych wnioskach poruszono wiele ważnych spraw, między innymi: stałe wyżywienie na lotnisku, uaktywnienie pracy w świetlicy klubu, współzawodnictwo wewnątrzklubowe, znalezienie miejsca na zrzuty skoczków, problemy szkolenia itp.

Zebranie, które dało wszystkim dużo korzyści, zakończono odśpiewaniem hymnu ŚFMD. (199).

K. H. — Poznań

Oto przyszli piloci i spadochroniarze LL. Fragment KWWL-u w Inowrocławiu.
Foto: Wróblewski — Inowrocław

Lądowanie



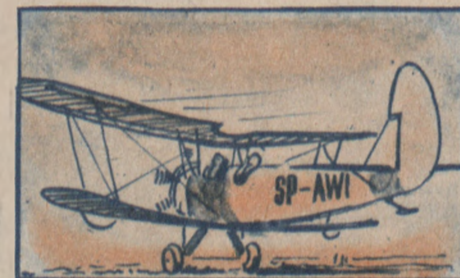
Można również przy lądowaniu zmniejszać prędkość dobiegu przy pomocy dużego spadochronu.

Poszliśmy kiedyś z grupą młodszych kolegów do znanego nam inżyniera aby prosić go o wyjaśnienie zagadnienia lądowania samolotów szybkościowych, które wywołało między nami wiele sporów. Przyjęci zostaliśmy w pokoju, okna którego wychodziły na lotnisko. Inżynier podszedł do okna, wyjrzał na lotnisko i zaczął mówić.

— Chcąc się dowiedzieć czegoś o lądowaniu samolotów szybkich musicie zdać sobie sprawę z tego, iż stały rozwój i postęp lotnictwa stawia coraz to nowe zagadnienia i wysuwa konstruktorom coraz to inne zadania do rozwiązania. Dotyczy to oczywiście i lądowania samolotów szybkościowych.

Inżynier sięgnął po papierosa, zapalił go, zaciągnął się dymem.

— W lądowaniu — ciągnął — musimy rozróżnić dwa interesujące nas etapy. Pierwszy to okres zbliżania się do ziemi i wytracenie szybkości w locie. Drugi—od chwili dotknięcia podwoziem ziemi do całkowitego wytracenia szybkości. • Oczywiście musimy założyć — uśmiechnął się — że lądowanie odbywa się bez „kangurów" i innych podobnych ewolucji.



Samoloty szkolne mają dwa koła i lądują na trzy punkty. Płoza ogonowa umożliwia zmniejszenie dobiegu.

Szybkość w locie uzależniona jest od obciążenia jednostkowego (tzn. od stosunku ciężaru do powierzchni nośnej) oraz charakterystyki profilu skrzydła. By zmniejszyć szybkość lotu, musimy zwiększyć współczynnik siły nośnej, co uzyskujemy przez zwiększenie kąta natarcia, zastosowanie klap i slot, zmieniających właściwości nośne skrzydła, a niekiedy i powiększyć na krótki czas powierzchnię nośną (co obniży wielkość obciążenia jednostkowego). Samolot z otwartymi wszystkimi klapami, hamulcami, itd. podchodzi do lądowania, dotyka wypuszczonym podwoziem ziemi... i tutaj rozpoczyna się druga faza lądowania — dobieg. Jasne chyba jest wszystkim, że im większa szybkość lądowania tym jest on większy.

— Dlaczego? — padło rzucone przez któregoś z nas pytanie. — Przecież jeżeli mamy dobre hamulce, a w samolotach hamulce muszą być przecież dobre, będziemy mogli zatrzymać samolot na każdym nawet krótkim odcinku.

Inżynier znów się uśmiechnął. — No! Nie bardzo, przede wszystkim, nawet jeszcze dziś spotykamy się z samolotami nie posiadającymi hamulców. Przedstawicielem tej grupy jest między innymi dobrze wszystkim znany Po-2 lub jego polska wersja CSS-13. Zapytacie: Dlaczego?

Samoloty tego typu posiadają tak małą szybkość lądowania, że tarcie wytworzone przez płozę oraz tarcie w łożyskach podwozia całkowicie wystarcza na wytracenie szybkości. Inaczej przedstawia się sprawa z samolotami o dużej szybkości lądowania. Są to wszystkie samoloty posiadające hamulce, które dają bardzo duże możliwości skrócenia dobiegu, ale hamowanie musi się odbywać stopniowo i od pewnej określonej szybkości. Dlaczego? Zaraz to wyjaśnię na przykładach: Jeżeli byśmy popchnęli to krzesło po gładkiej podłodze przesunie się parę metrów i stanie. Teraz popchnijmy to samo krzesło w kierunku dywanika. Jeżeli będzie miało małą szybkość odsunie się trochę i stanie, jeżeli popchniemy go z większą szybkością to przewróci się na dywanik i to zawsze w kierunku ruchu. Mamy tutaj do czynienia z siłą...

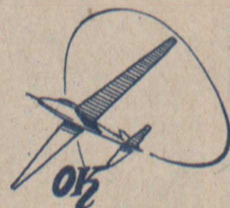


Klapy otwarte — prędkość zmniejsza się i samolot za chwilę zatrzyma się na pasie startowym.

— Bezwładności — wyrwał się ktoś.

— Tak! Z siłą bezwładności. Krzesło raz wprowadzone w ruch chce się poruszać w tym kierunku, w którym zostało popchnięte. Środek ciężkości

ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE



JAK LATALI SZYBOWNICY OKRĘGU BRNO W ROKU 1952

Szybownicy czechosłowaccy skupieni w 6-ciu aeroklubach okręgu brneńskiego uzyskali w ciągu ubiegłego roku następujące wyczyny przewyższające warunki do Srebrnych Odznak Szybowcowych.

Przewyższeń powyżej 1 000 m wykonano ogółem 254.

Przelotów ponad 50 km wykonano ogółem 67.

Lotów czasowych powyżej 5-ciu godzin wykonano ogółem 28.

Ogółem szybownicy okręgu brneńskiego wylatali na przelotach 9 469 km. Powyższe wyniki świadczą o ciągłym rozwoju sportu szybowcowego w bratniej Czechosłowacji.

Piloci czechosłowaccy nie mają na swym koncie długich, rzędu 400 — 500 km przelotów szybowcowych. Przyczyną tego jest specyficzne położenie geograficzne Czechosłowacji, które w granicach kraju uniemożliwia wykonywanie długich przelotów. Jedynie przy startach z północno-zachodniej części kraju piloci czechosłowaccy mają możność wykonywania przelotów rzędu 400 km (przelot pilota T. Mańki: Bratysława — Arad 394 km).

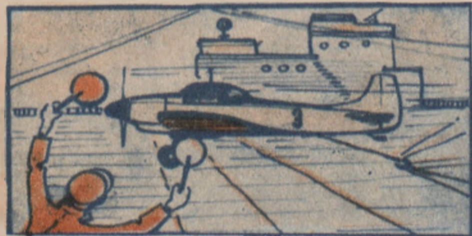
Szybownicy ludowej Czechosłowacji, wyposażeni w doskonały sprzęt lotniczy, wielkimi krokami zdążają ku coraz poważniejszym wyczynom szybowcowym.

A.Z.

NAPISAŁ: INŻYNIER ALEKSANDER ZIELIŃSKI

krzesła znajduje się wyżej niż powierzchnia terenu (nóżek) i porusza się nawet i wtedy. gdy nóżki zostały przez dywanik zatrzymane. W rezultacie krzesło musiało się przewrócić. Identycznie sprawa przedstawia się z samolotem. Środek ciężkości znajduje się ponad kołami. Gwałtowne więc hamowanie kół grozi stanięciem „na nos" a nawet przewróceniem samolotu na plecy. To jest jedną z przyczyn wpływających na konieczność hamowania stopniowego. Drugą przyczyną jest wydzielanie się ciepła.

Wielu z was ma rowery. Wiecie więc, że przy gwałtownym hamowaniu piasta koła dość silnie się nagrzewa. Że czynnika tego nie możemy bagatelizować, postaram się wyjaśnić znów na przykładzie. Ilość wytworzonego ciepła mierzymy ilością pracy zużytej na zatrzymanie samolotu. Dla samolotu o ciężarze 1 500 kG, szybkości lądowania 150 km/godz. i dobiegu 800 m praca tarcia wynosi około 216 000 kGm. Ponieważ przy zamianie pracy na ciepło z 427 kGm otrzymujemy 1 kcal*) więc w wyniku hamowania wytworzy się około 506 kcal. Czas hamowania wyniósł około 22 sek więc na sekundę wypada dokładnie 23 kcal. Przeważająca część tego ciepła przypada na



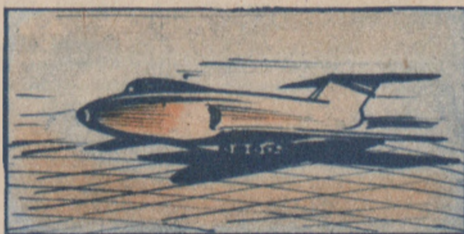
A tak można lądować na lotniskowcu. Amortyzatory zmniejszają prędkość dobiegu.

hamulce, których powierzchnie nie są tak duże by mogły łatwo odprowadzić całe wytworzone ciepło. Następuje silny wzrost temperatury nie tylko uniemożliwiający pracę hamulca, ale i zagrażający całej jego konstrukcji. Przy dłuższym dobiegu (np. 900 m) czas wynosi 33 sek a ilość ciepła 15,3 kcal/sek.

Wartości, które podałem są tylko przykładem; w rzeczywistości zarówno szybkość lądowania jak i ciężar samolotu bywają dużo wyższe, a tym samym i ilość kalorii większa. Dlatego należy pamiętać, że ilość ciepła wytworzonego w hamulcach musi być niższa lub równa ilości jaką może hamulec odprowadzić a w najgorszym wypadku może ją nieznacznie tylko przewyższyć. W praktyce hamulce wyregulowane są tak, że koło jest nieruchome tylko do pewnej granicy, a po jej przekroczeniu, jakkolwiek z oporem lecz zaczyna się obracać.

*)1 kcal = 1 kaloria wielka = ilość ciepła potrzebna do podgrzania 1 kG wody o 1°C.

Przejdźmy teraz do dalszych zagadnień lądowania. Przy omawianiu wytworzonego ciepła zaznaczyłem, że przeważająca część przypada na hamulce. A co się dzieje z pozostałą częścią ciepła? Zanim będzie to wyjaśnione przypomnę, iż ciepło to powstaje na zahamowanych pneumatykach, które nie mogąc nadążyć ze zbyt szybko poruszającym się samolotem są przezeń „wleczone". Koła toczą się po ziemi z poślizgiem i stają się drugim źródłem ciepła z tą jednak różnicą, że ciepło gromadzi się tutaj w pneumatykach. Jest to zjawisko nie mniej niebezpieczne od poprzedniego ponieważ wzrost temperatury pneumatyka i powietrza wewnątrz, powoduje wzrost ciśnienia i groźbę rozsadzenia opony, jak również pogarsza jej właściwości mechaniczne, zwiększa ścieralność, powoduje kruszenie i pęknięcia.



Lądowanie na kadłubie może również poważnie skrócić dobieg samolotu.

Narastający charakterystyczny szum przelatującego odrzutowca zagłuszył dalsze słowa.

— Aa jak jest z odrzutowcami — zapytał ktoś, gdy już ucichł szum silnika.

— Samoloty odrzutowe — podjął znów inżynier—mają podwozia hamowane w większości tak samo jak samoloty śmigłowe. Mamy tu więc do czynienia jedynie z wydzielaniem się ciepła. Ponieważ jak wiemy jest to zjawisko szkodliwe, zatem i w odrzutowcach konstruktorzy poszli przede wszystkim w kierunku zmniejszenia szybkości lądowania. Tak więc spotykamy się również w samolotach odrzutowych z najróżnorodniejszymi typami klap, hamulców itd.



Podwozie trójkołowe zabezpiecza przed kapotażem

Daleko za oknem, ukazał się mały punkt... rósł... przybrał postać odrzutowca z wypuszczonym już podwoziem.

— Ląduje...

— Trzeba przyznać, że samoloty odrzutowe mają stosunkowo długi dobieg — przyznał inżynier, a jednak samoloty odrzutowe mogą lądować nawet na lotniskowcach. W tym wypadku w poprzek trasy lądowania są rozciągnięte liny gumowe. Lądujący samolot wypuszcza hak, coś w rodzaju kotwicy, która zaczepia stopniowo o coraz większą ilość lin. W ten więc sposób samolot zostaje zatrzymany na stosunkowo krótkim odcinku. Ale nie jest to jedyny sposób skrócenia dobiegu. Niedawno rozpoczęto próby lądowania bez podwozia bezpośrednio na „brzuchu".

Być może, że w niedalekiej przyszłości amortyzowane płozy powstałe z dolnej części kadłuba zastąpią skomplikowane podwozie kołowe a start będzie się odbywał z katapult czy też na specjalnych wózkach odrzucanych po starcie. Innym, bardzo skutecznym sposobem skracania dobiegu jest stosowanie hamujących spadochronów. Spadochrony takie, umieszczone w ogonowej części kadłuba, zostają otwarte w chwili dotknięcia podwoziem ziemi, a stawiając duży opór umożliwiają zatrzymanie samolotu w krótszym czasie, a więc i na krótszej drodze.



ZBRODNIARZE POWIETRZNI USA BESTIALSKO BOMBARDUJĄ PÓŁNOCNĄ KOREĘ

Dziennik radziecki „Prawda" zamieścił niedawno korespondencję swego phenianskiego korespondenta S. Borzenki na temat nieustannego bombardowania przez lotnictwo amerykańskie spokojnych wsi koreańskich. Jako przykład Borzenko przytacza wioskę Nansenri, która składała się z 49 zagród chłopskich, położonych blisko jedna obok drugiej. Borzenko opisuje nocne bombardowanie tej wsi, zamienionej w stos zgliszcz i popiołu, wybuchy bomb o opóźnionym zapłonie podczas akcji ratowniczej, powtórne bombardowanie w 3 godziny po pierwszym nalocie.

Kilka bomb oświetlających oświetliło ściekający krew w *vłach obraz pobojowiska. To lotnicy amerykańscy sfotografowali wyniki swej podłej roboty.

W lotnictwie amerykańskim wprowadzono system akordowych opłat za rozbój, zadowalających zarówno krwawego kata Van Fleeta, jak i chciwych pieniądza lotników, którzy zatracili oblicze ludzkie i mordują hurtem i od głowy.

W cichy, bezchmurny dzień — pisze Borzenko — odbywa się smutna uroczystość pogrzebu zabitych. W tym momencie spoza wzgórz podkradły się czarne „Mustangi", ostrzeliwując ogniem karabinów maszynowych procesję pogrzebową. Tego rodzaju potwornych zbrodni dokonują piloci amerykańscy codziennie w najdalszych zakątkach północnej Korei. Szczególnie szaleją oni w niedzielę, gdyż wówczas za każdy lot otrzymują podwójne wynagrodzenie.

Zbrodniarz Van Fleet, dowódca VIII armii amerykańskiej — podkreśla autor — postawił przed lotnictwem wojskowym zadanie zniszczenia możliwie jak największej liczby osiedli, pozbawienia chłopów żywności. Woły stały się ulubionym celem „Mustangów". „Asy" lotnictwa amerykańskiego nurkują, ostrzeliwują je z karabinów maszynowych i palą napalmem. Lotnictwo amerykańskie rozpoczęło realizację szatańskiego planu przeszkodzenia wiosennej akcji siewnej. Już teraz zrzucane są na stojące pod lodem pola ryżowe bomby o opóźnionym zapłonie.

Od przeszło 2 i pół lat — kontynuuje Borzenko — samoloty amerykańskie bombardują codziennie północną Koreę, burzą mosty drogi. Nie są jednak w stanie zmienić linii frontu, zastraszyć narodu koreańskiego.

Najeźdźcy amerykańscy dotychczas jeszcze są zdania, że na ich lotnictwie spoczywa bzdurne zadanie podboju świata. Tymczasem lotnictwo wojskowe USA od dawna już utraciło znaczenie podstawowej siły uderzeniowej w wojnie koreańskiej i przerzuciło się na ludobójczy terror wobec ludności cywilnej. W r. 1952 na sam tylko Phenian zbrodniarze amerykańscy zrzucili 52 380 bomb. Lotnictwo amerykańskie — pisze w zakończeniu Borzenko — pełni w tej chwili zasadnicze funkcje karne, coś w rodzaju ohydnych katowskich oddziałów gestapo, lecz w wydaniu jeszcze bardziej krwiożerczym.

MŁODY Lotnik

Rok I Nr 8

OBJAZDOWE WYSTAWY MODELARSKO - LOTNICZE

Jednostki Ligi Lotniczej, poszukując nowych środków i sposobów popularyzacji lotnictwa wśród szerokich mas społeczeństwa, nie zwróciły uwagi na sprawę zorganizowania objazdowych wystaw modelarsko-lotniczych. Sprawą ta winna zainteresować przede wszystkim poszczególne Okręgi Wojewódzkie Ligi Lotniczej, które w obecnej chwili stać na zorganizowanie takich wystaw. Spełnią one ważną rolę propagatora lotnictwa wśród młodzieży i starszego społeczeństwa.

Jak przystąpić do zorganizowania takiej wystawy? Otóż pierwsza sprawa — to przygotowanie odpowiednich eksponatów. Można to urządzić w ten sposób, że dany Okręg LL poleci modelarniom przygotować materiał przedstawiający kolejne fazy budowy modeli latających i redukcyjnych oraz gotowe modele różnych typów. Poszczególne modelarnie wykonywać będą elementy ściśle zaplanowane przez Okręg LL. Materiał ten obrazowałby sposób wykonywania prac modelarskich, począwszy od prymitywnych zabawek lotniczych, aż do modeli wyczynowych. Modelarze zaawansowani w budowie modeli redukcyjnych mogliby, na przykład, wykonać także komplety modeli odtwarzających historię lotnictwa. Komplet narzędzi do wykonywania modeli, zestawy materiałowe, plany modeli i ewentualnie fotografie byłyby dopełnieniem działu modelarskiego wystawy.

Następna sprawa — to przygotowanie do wystawy wycofanego, n enadającego się już do lotu sprzętu lotniczego w postaci jednego szybowca lub samolotu oraz przekroju silnika i lotniczych przyrządów pokładowych. Przydałby się także spadochron, który został wycofany z użycia. Mając te eksponaty, można by przez uzupełnienie ich odpowiednimi wykresami, rysunkami, afiszami i fotografiami stworzyć działy wystawy: szybownictwa, lotnictwa silnikowego i spadochroniarstwa.

Dalsze części wystawy, to dział o podłożu społeczno-politycznym, obrazujący lotnictwo w Związku Radzieckim i w krajach demokracji ludowej, dział popularyzujący nasze książkowe wydawnictwa lotnicze oraz prasę lotniczą.

Wystawy takie powinny trafić do miast wojewódzkich, a następnie do poszczególnych mniejszych i większych miejscowości danego województwa.

Specjalni prelegenci, najlepsi piloci aeroklubu LL zajęliby się obsługą wystaw. Poważnym momentem popularyzującym lotnictwo byłoby również wyświetlanie w czasie wystawy krótkometrażowych filmów o tematyce szkoleniowo-propagandowej, popartych odpowiednimi prelekcjami.

Tak w przybliżeniu wyglądałoby zorganizowanie tego rodzaju wystawy. Ewentualne rozszerzenie wystawy jak i opracowanie jej różnych szczegółów pozostawmy do przemyślenia poszczególnym Okręgom LL i ich możliwościom organizacyjnym. Pamiętajmy jednak o tym, że obecny okres zimowy sprzyja w dużej mierze przystąpieniu do zorganizowania wystawy z powodu zimowych zajęć modelarskich.

Czekamy więc w terenie na pierwsze objazdowe wystawy modelarsko-lotnicze. (376)

Stanisław Meus
Sosnowiec

I ZIMOWE ZAWODY MODELI SZYBOWCÓW ZBOCZOWYCH O PUCHAR TYGODNIKA „SKRZYDŁA I MOTOR"

Regulamin pucharu

§ 1. Puchar został ufundowany w dniu 19 lutego 1953 roku przez redakcję tyg. „Skrzydła i Motor" (PP „Wydawnictwa Komunikacyjne").

§ 2. Puchar jest przechodni i przeznaczony dla zwycięskiego zespołu startującego w zawodach modeli szybowców zboczowych typu „Harnaś".

§ 3. Puchar przechodni tygodnika „Skrzydła i Motor" otrzymuje ten zespół modelarzy, który uzyska najlepszy wynik zespołowy w zawodach i wykaże się wzorową postawą sportową.

§ 4. Puchar przechodzi na własność tego zespołu, który trzykrotnie kolejno, lub pięciokrotnie nie kolejno zdobędzie pierwsze miejsce w zawodach szybowców zboczowych typu „Harnaś".

§ 5. Zdobycie pucharu przez dany zespół zobowiązuje jednostkę organizacyjną zwycięskiego zespołu do zorganizowania zawodów na swoim lub innym terenie w roku następnym.

§ 6. Zawody o puchar tyg. „Skrzydła i Motor" winny być organizowane co roku w okresie zimowym (grudzień, styczeń, luty).

§ 7. Przy organizowaniu zawodów o puchar tyg. „Skrzydła i Motor" obowiązują warunki podane w regulaminie opublikowanym w nr. 4 tyg. „Skrzydła i Motor" w roku 1953.

§ 8. Zawodnik zwycięskiego zespołu, wykazujący się najlepszymi wynikami i wzorową postawą sportową, otrzymuje miniaturę pucharu.

§ 9. Przy kontroli organizacji corocznych zawodów modeli szybowców zboczowych o puchar tyg. „Skrzydła i Motor" oraz przy wręczaniu pucharu i miniatury biorą udział przedstawiciele redakcji tyg. „Skrzydła i Motor".

§ 10. O miejscu i czasie trwania zawodów decyduje wspólnie z organizatorami redakcja tygodnika „Skrzydła i Motor".

§ 11. Zdobywcy pucharu zobowiązani są dbać o jego stan i przechowywać go nieuszkodzonym do następnych zawodów. Za wszelkie uszkodzenia odpowiada zespół posiadający puchar w danym okresie.

§ 12. Wszystkie sprawy sporne odnośnie pucharu załatwia redakcja tyg. „Skrzydła i Motor".

§ 13. Pełną dokumentację z corocznych zawodów szybowców zboczowych o puchar tyg. „Skrzydła i Motor" (lub jej odpisy) zastrzega sobie wymieniona redakcja do celów archiwalnych lub publikacji.

§ 14. W wypadku niezorganizowania zawodów przez zdobywców pucharu w roku następnym puchar wraca do fundatora, to jest do redakcji tyg. „Skrzydła i Motor".

Redakcja tyg. „Skrzydła i Motor"
Warszawa 19 lutego 1953 roku.

„SiM" MODEL POKOJOWY JANA TOMASZEWSKIEGO

Model „SiM" w dniu 11 stycznia br. zajął drugie miejsce na II-ich Okręgowych Zawodach Mikromodeli w Poznaniu, wykonując lot w czasie 132 sek.

Jako materiał do budowy modelu zastosowano balsę. Wszelkie klejenia zostały wykonane przy użyciu kleju celonowego. Poszczególne części modelu mają następujący ciężar: skrzydła — 0,80 g, stateczniki — 0,25 g, belka kadłubowa — 1,10 g, śmigło — 0,70 g, guma — 2,40 g, ciężar całkowity — 5,25 g.

Budowa kadłuba: beleczka kadłubowa jest wykonana z listewki balsowej o przekroju 8x2 mm, zwężającej się na końcu do wymiaru 2x1 mm. Obsada śmigła jest wykonana ze szkła organicznego. W celu wzmocnienia beleczki na skręcanie i zginanie została ona olinowana nitką jedwabną. Wszelkie haczyki do zamocowania gumy zostały wykonane z drutu stalowego o średnicy 0,4 mm.

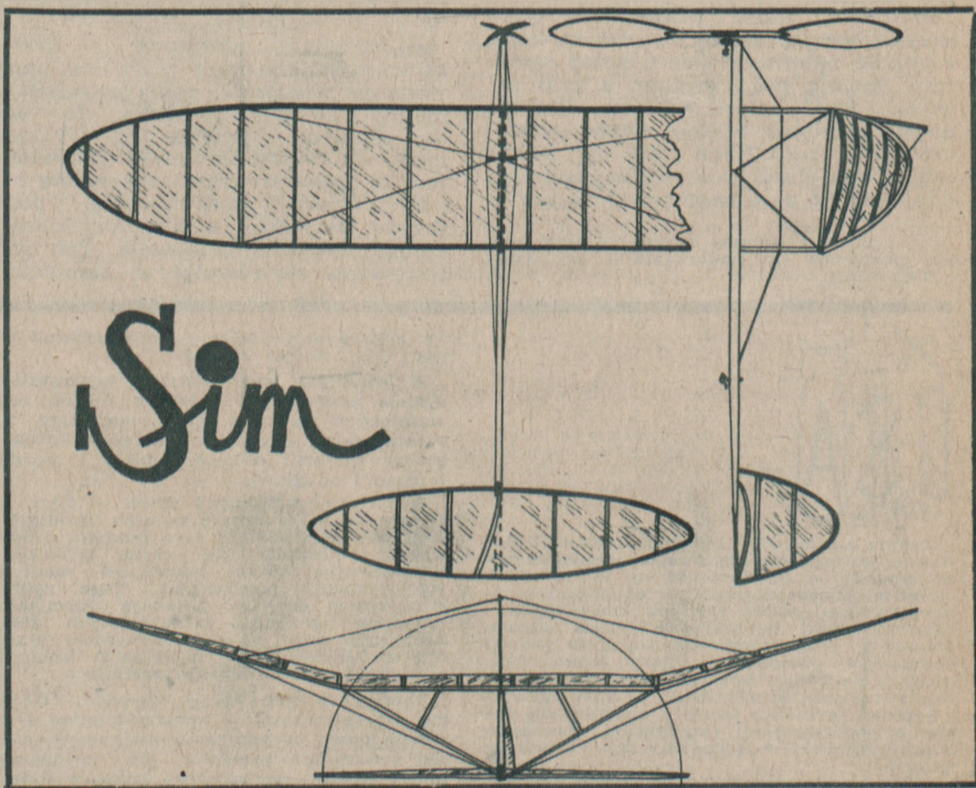
Śmigło: zostało wykonane z dwóch deseczek balsowych o wymiarze 0,6x35x120 mm, odpowiednio oprofilowanych i przyklejonych do beleczek balsowych 3 mm średnicy. Obydwie łopatki były zamocowane obrotowo w odcinku słomki długości 40 mm, przy czym jej końce zostały wzmocnione kołnierzem z kleju celonowego. Śmigło ma skok nastawny, co ma wielkie znaczenie przy regulacji modelu.

Stateczniki: zostały wykonane z listewek balsowych 1x1 mm, przy czym żeberka o przekroju 1x1 mm były wyginane na kolbie elektrycznej do lutowania.

Skrzydło: szkielet skrzydła składa się z podłużnic o przekroju 1,5x2 mm — żeberka 1x1 mm. Podłużnice ścieniają się ku końcom skrzydła do wymiarów 0,8x0,8 mm. Skrzydła zostały usztywnione przy użyciu włosów. Zarówno skrzydła jak i stateczniki zostały pokryte mikrofilmem wykonanym w/g wskazówek „Skrzydeł i Motoru".

Napęd: do napędu została zastosowana krajowa guma modelarska o przekroju 4x0,8 mm, w dwóch paskach po 500 mm długości, przy czym ilość nakręceń na zawodach wynosiła zaledwie 480 obrotów; odstęp między haczykami wynosi 330 mm.

DANE MODELU. Rozpiętość skrzydeł — 790 mm, głębokość skrzydeł — 150 mm, powierzchnia skrzydeł — 9,8 dcm², rozpiętość statecznika wysokości — 370 mm, głębokość statecznika wysokości — 95 mm, powierzchnia statecznika wysokości — 2,7 dcm², długość modelu — 580 mm, średnica śmigła — 340 mm, środek ciężkości modelu — 30 mm (przed krawędzią spływu), pokrycie — mikrofilm. (178)





Przenoszenie rysunku na materiał

Wszystkie części modelu, jak na przykład żeberka skrzydłowe, stateczniki, wręgi kadłubowe lub grzybki z komorami balastowymi, wykreślane są na rysunkach wykonawczych w wielkości naturalnej (1:1).

Wykonując te części musimy przenieść ich kontury z rysunku na dany materiał, a więc: sklejkę, drewno lub metal. Przenosząc rysunek na materiał możemy posługiwać się trzema sposobami:

1) Podkładamy czarną kalkę ołówkową między materiał i rysunek i następnie twardym ołówkiem kreślimy wszystkie kontury, kopiując według wzoru.

2) Kopiujemy rysunek przy pomocy papieru przezroczystego (kalki kreślarskiej) i z kalki tej przenosimy rysunek na materiał, podkładając kalkę ołówkową lub po prostu rozcierając grafit miękkiego ołówka na odwrocie kopii. Sposób ten pozwala na zaoszczędzenie oryginału rysunku, który może służyć wielu modelarzom.

3) Kopiujemy lub rysujemy według wymiarów dany detal na kartonie kreślarskim (grubszym) lub tekturce i następnie wycinamy nożyczkami obrys przedmiotu, uzyskując szablon, przy pomocy którego odrysowujemy daną część na materiale.

Podczas kopiowania rysunków przy pomocy kalki warto wiedzieć, że kalka maszynowa niebieska brudzi rysunek i ślady zabrudzeń trudne są do usunięcia. Najlepsza jest kalka węglowa, czarna, przeznaczona do kopii ołówkowych.

Najwygodniejszym sposobem jest przenoszenie rysunku za pomocą szablonów kartonowych. Szablon bowiem może być używany przez wszystkich członków koła, czy modelarni. Poza tym mając szablon danej części mamy możność dokładnego wykorzystania materiału, nie zostawiając zbyt dużych ścinków.

Przenosząc rysunek na sklejkę zwracamy uwagę na kierunek słojów. Na rys. 1 podano prawidłowe (z lewej) i nieprawidłowe (z prawej) usytuowanie rysunku na arkusiku sklejki. Słoje drewna winny przebiegać zawsze wzdłuż dłuższych boków przedmiotu. Wręga kadłubowa wycięta, jak podano na rys. 1 z prawej, z powodu krótkich odcinków sklejki, prędko się złamie już w czasie obróbki, podczas gdy wręga, w której dłuższe odcinki przebiegają wzdłuż — ma dużą wytrzymałość. Tej samej zasady należy się trzymać wycinając żebra skrzydeł i stateczników. Słoje sklejki muszą przebiegać wzdłuż żeber, a nigdy wszerz.

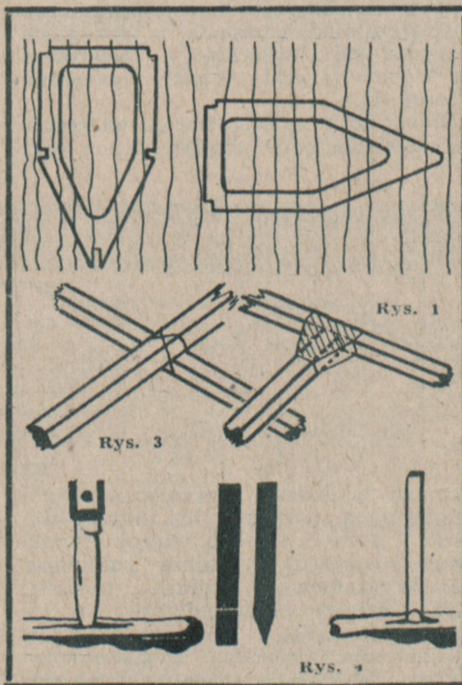


Do wycinania piłeczką przystępujemy dopiero wówczas, gdy mamy wszystkie elementy narysowane na arkuszu, gdy są one tak rozmieszczone, że wypełniają cały przeznaczony arkusik. Miejsca o małej powierzchni wypełniamy odpowiednio mniejszymi detalami jak łączniki, okładziny itp.

Przygotowanie kleju kazeinowego

Najpopularniejszym klejem w lotnictwie przy konstrukcjach drewnianych jest klej kazeinowy, występujący pod postacią białego proszku. Daje on się rozpuścić w zimnej wodzie i spaja mocno części klejone.

A oto sposób przygotowania kleju: do miseczki szklanej lub porcelanowej nalewamy zimnej wody. Na jedną część (np. łyżkę) wody sypiemy jedną



część proszku. Proszek należy sypać powoli dobrze mieszając całość, aby się rozpuścił i by nie powstawały grudki. Mieszać należy około 5 minut, aż z mieszaniny proszku i wody powstanie rzadka kaszka. Obecnie należy kilkanaście minut poczekać, aby klej się całkowicie rozpuścił i powstanie gęstawa masa gotowa do klejenia. Gęstość kleju zależy od ilości wody. Jeśli chcemy kleić drewno twarde musimy klej rozrobić do gęstości miodu, jeśli potrzebujemy kleić drewno miękkie — rozrabiamy klej na rzadko.

Ważna uwaga: Nie należy rozrabiać zbyt dużo kleju, gdyż po kilkunastu godzinach nie nadaje się on do użytku. Rozrabiamy więc tylko tyle ile potrzeba na bieżąco do pracy. Klej kazeinowy schnie dość długo, bo około 12 godzin. Dobrze jest jeśli części klejone umieszczone są w ciepłym miejscu np. w pobliżu kuchni — wówczas już po około 3 godzinach klej zasycha.

Sklejając jakiekolwiek części drewniane musimy je dobrze nasmarować



klejem i silnie ścisnąć, klamerkami fotograficznymi lub innym doraźnym obciążeniem. Klej kazeinowy po zaschnięciu tworzy twardą masę, którą można nawet obrabiać pilnikiem. Ma on jedną tylko wadę — brudzi materiał. W czasie więc smarowania części klejonych trzeba uważać, aby nie tworzyły się zbyt duże zacieki, które mogą niepotrzebnie pobrudzić czysto wykonaną beleczkę kadłubową lub skrzydła.

Łączenie listewek drewnianych

Łączenie różnych listewek czy beleczek należy do najważniejszych czynności podczas budowy modeli latających. Od dokładnego wykonania łączenia zależy wytrzymałość modelu.

Chcemy na przykład skleić dwie listwy drewniane o przekroju 4 x 4 mm. W tym celu obie listwy sklinowujemy na odległość około 30 mm, bacząc, by sklinowanie było identyczne w obu listwach. Najwygodniej jest spiąć dwie listwy i wykonywać sklinowanie jednocześnie. Samo sklejenie sklinowanych listew nie jest wystarczające, musimy miejsce klejenia owiązać dodatkowo mocno nicią.

W jaki sposób związać nicią listewki tak, aby nie było zbędnych supłów — podano na rysunku 2. Najpierw owiązujemy nić dwa — trzy razy wokoło listewek i następnie zwój przy zwoju postępując od strony prawej ku lewej zbliżamy się do początkowej nitki. Oba wystające końce nitek można obecnie podłożyć pod sklinowanie listewki. Otrzymaliśmy w ten sposób poprawne owiązanie spojenia bez supełków. Jeśli dodatkowo posmarujemy zwoje nici rzadkim klejem, łączenie można uważać za gotowe. Sposób bezwęzłowego owiązywania nicią warto przećwiczyć na odcinkach niepotrzebnych listewek. Po pewnej wprawie uzyskujemy dokładność i szybkość wykonania.

Jeśli kleimy dwie listwy, w których nie może być owiązania, to uważamy, aby sklinowanie było jak najdłuższe i po zaschnięciu kleju zdejmujemy owiązanie, obrabiając miejsce sklejenia pilniczkiem lub papierem szklistym. Dobrze sklejone listewki powinny tworzyć jedną całość i raczej pęknąć w innym miejscu niż na sklejeniu. Opisany sposób łączenia ma zastosowanie przy pracach konstrukcyjnych oraz przy reperacji pękniętych listew. W praktyce zdarza się często, że musimy połączyć dwie listwy lub beleczki prostopadle do siebie lub na krzyż. Łącząc listewki na krzyż przewiązujemy je w miejscu styku i sklejenia nicią, jak pokazano na rysunku 3.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

Lot bezsilnikowy

Lot silnikowy

Start

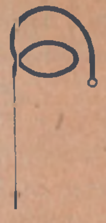
I

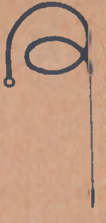

II


III


IV


V


VI


VII

Rys. 1.

Start modelu z napędem gumowym

Model z napędem gumowym należy bezsprzecznie do najtrudniejszych modeli zarówno pod względem opracowania konstrukcyjnego, aerodynamicznego jak i oblatywania.

Pewnych kłopotów przysparza modelarzowi start gumówki w czasie wiatru. Znanym zjawiskiem dla modelarzy jest fakt, że model przy silnym wietrze osiąga mniejszą wysokość lotu, niż przy powietrzu spokojnym. Do prędkości wiatru około 1,5 m/sek nie widać jego wpływu na zachowanie się modelu. Oczywiście, że nawet wymieniona prędkość wiatru stanowi około 25 — 30% szybkości modelu. Rys. 1 podaje tory lotu modelu przy różnych prędkościach wiatru.

Jak wygląda start modelu o szybkości 4 m/sek pod wiatr wiejący z szybkością również 4 m/sek? Model odrywa się od ziemi bez rozpędzania. Względem ziemi model przy starcie nie ma żadnej szybkości. Od tej chwili rozpoczyna skręt. Dla ułatwienia rozumowania wyobraźmy sobie, że skręt o 180° odbył się w jednej chwili. Co się stanie? Nie mając szybkości własnej model zostanie od tyłu uderzony wiatrem co spowoduje przepadnięcie. W rzeczywistości model tak nagle skrętu nie wykonuje, więc ma pewien czas, aby się rozpędzić. Jednak szybkość modelu lecącego już z wiatrem wyniesie: szybkość modelu w locie normalnym 4 m/sek + szybkość wiatru 4 m/sek = 8 m/sek. Do takiej prędkości musi model rozpędzić się w czasie zmiany kierunku lotu o 180°, co trwa zwykle około 3 sek. Tak krótki okres obrotu tłumaczy się tym, że model podobnie jak samolot jest bardziej stateczny w locie pod wiatr.

W grę wchodzi tu jeszcze jeden czynnik. Nakręcona guma nie tylko kręci śmigło, ale także stara się przechylić model w stronę przeciwną. Temu przechyleniu przeciwdziałają w dobrze wyregulowanym modelu siły aerodynamiczne. Jednak jeżeli prędkość względna powietrza będzie mała np. w czasie przepadania, to i siły aerodynamiczne przeciwdziałające momentowi od śmigła będą również niewystarczające. Model może wejść wtedy w ciasną spiralę, która najczęściej kończy się uszkodzeniem lub całkowitym rozbiciem konstrukcji. Jeżeli będziemy obserwować dokładnie lot modelu z napędem gumowym to zauważymy, że istotnie zachowanie się modelu w czasie silniejszego wiatru będzie podobne do opisanego: model lecąc pod wiatr nabiera wysokości, skręcając natomiast i lecąc z wiatrem nieco przepada, w tym czasie rozpędza się i wracając z powrotem na kierunek „pod wiatr" ponownie wznosi się.

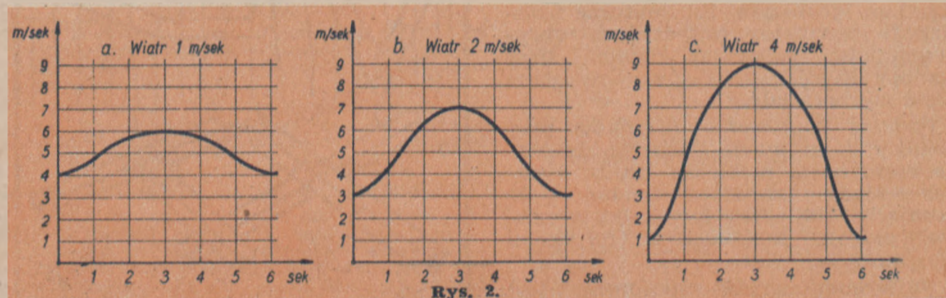
Próby ze startowaniem „z wiatrem" dały zadawalające wyniki. Start taki wymaga większej wprawy, dobrej i długiej drogi startowej, ale mimo dłuższego i pochłaniającego więcej energii swego przebiegu, wyraźnie zmniejsza niebezpieczeństwo rozbicia modelu, gdyż pierwszy skręt odbywa się na dużej wysokości i bez tendencji do zmniejszenia szybkości względem powietrza. Oczywiście stosowanie takiego sposobu startu jest przy wietrze ponad 3 m/sek bardzo utrudnione.

Różne sposoby regulacji modelu znajdziemy na rysunku 1. Uwagi odnoszą się do modeli o śmigle prawobieżnym.

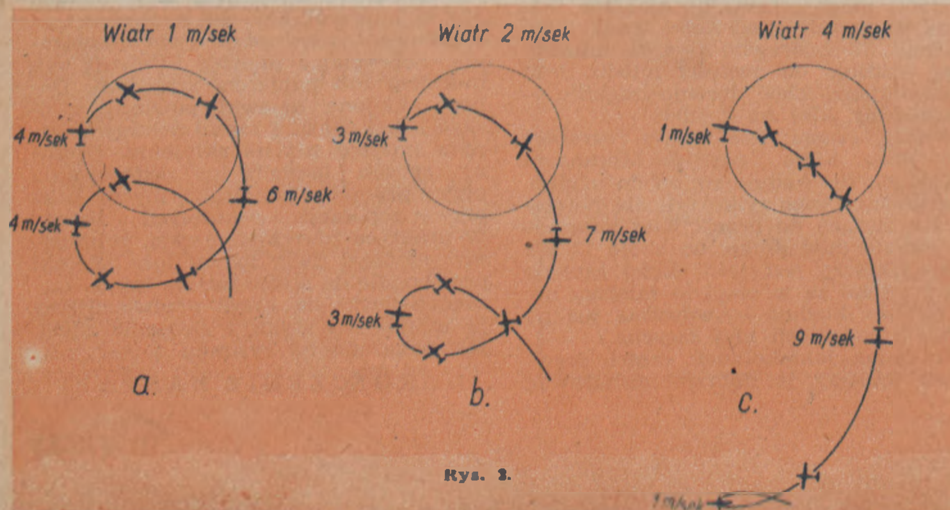
Jak wyglądają tory lotu modelu przy różnych szybkościach wiatru, widzimy na rys. 2. Wykresy wykonano dla modelu o prędkości własnej (względem powietrza) 5 m/sek. Zmiany szybkości względem ziemi w tych samych warunkach przedstawia rys. 3. Wahania tej szybkości są większe im silniejszy wieje wiatr. Wiatr 1 m/sek powoduje oscylację od 4 do 6 m/sek, a wiatr 4 m/sek zmienia ją w granicach od 1 do 9 m/sek. Aby model znajdował się przez cały czas lotu w tych samych warunkach, prędkość jego względem ziemi musi się zmienić w sposób podany na wykresach. Oczywiście w tym celu musi być zużyta część energii silnika, a stąd wniosek, że model rozpędzający się zmniejszać musi swą szybkość wznoszenia.

(c.d.n.)

inż. JANUSZ DROZDOWSKI



Rys. 2.



Rys. 3.

NOWE MIĘDZYNARODOWE REKORDY MODELI LATAJĄCYCH

Jak podaje ostatni biuletyn FAI z 20 stycznia 1953 roku, zatwierdzone zostały następujące rekordy międzynarodowe:

Modele na uwięzi klasa I-B-2. II (do 5 cm³)
A. Millet — Francja — 7 czerwca 1952 — 210,586 km/godz.

Modele na uwięzi klasa I-B-2. III (do 10 cm³)
Guido Battistella — Włochy — 8 czerwca 1952 — 238,478 km/godz.

Modele na uwięzi (wodnopłatowce) klasa II-B-. 2. d. III
Włodzimierz Wasilczenko — ZSRR — 7 sierpień 1952 — 93.330 km/godz.

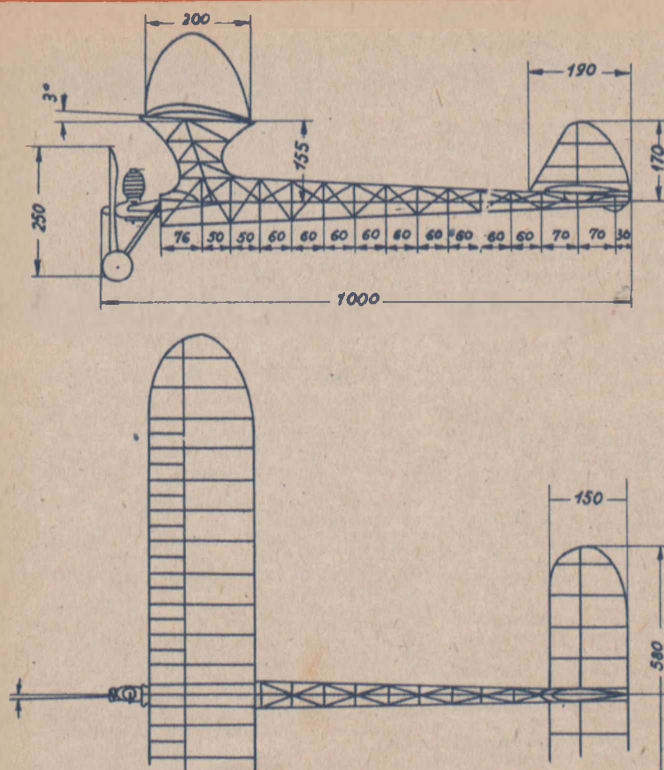
Modele na uwięzi (wiatrakowce) klasa — III-B
W. Morozow — ZSRR — 26 lipca 1952 — 22,200 km/godz.

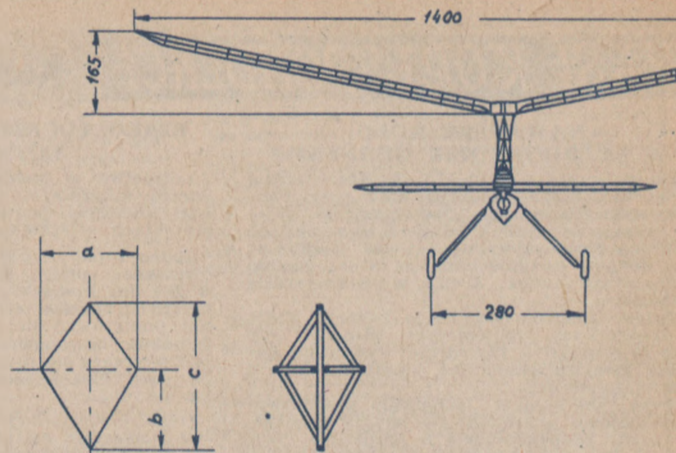
PRZYLECIAŁ BALON Z HOLANDII

Nasz korespondent Jacenty Caban z Częstochowy donosi o ciekawym wypadku przylotu balonu gumowego z Holandii w okolice Wielunia.

Znalazcą był Jerzy Kołodziejski z Młodzieżowego Domu Kultury w Częstochowie. Kolega ten w czasie wakacji przebywał w okolicach Lipna.

Balon, a raczej jego szczątki zawierały list, z którego wynikało, że wysłany został 27 sierpnia 1952 r. Nadawcą był Lucas van Malen z Oostersee. Lot balonu trwał 1 dzień. (201).





Wymiar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
a	–	49,2	48,4	49,1	50,2	48,5	46,9	44,2	40,9	37,5	32,2	27,9	23,5	18,4	11,5
b	–	41	39,5	38	35,8	33,5	31	29	26,8	24	22	20	18	15	12
c	–	83,2	83	80,2	76	72	67,5	62	57	51	45,5	30	35,5	30,5	26,5

Profil płata

x	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0,2	1,85	2,65	4,4	5,6	6,75	8,45	9,68	10,45	10,85	11	10,2	9	7,25	5,6	3,4	1,05
y²	0,2	0	0,1	0,5	1,15	1,8	3,2	4,45	5,15	5,65	6,05	5,75	5	3,95	2,55	1,4	0

Profil statecznika

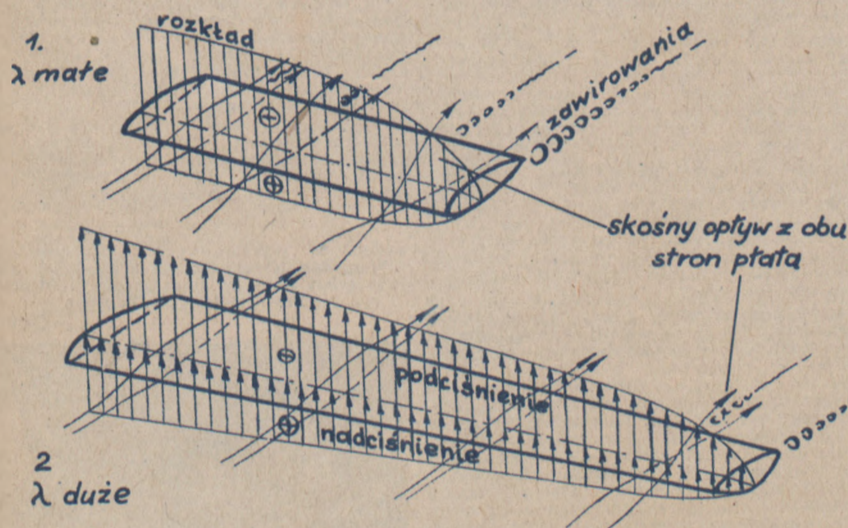
y'	0	1,03	2,12	3,27	4,19	4,78	5,69	6,12	6,36	6,36	6,24	5,69	4,9	3,87	2,72	1,45	0,42
y²	0	-1,2	-1,57	-2,12	-2,48	-2,64	-3,02	-3,08	-3,14	-3,14	-3,08	-2,78	-2,42	-2	-1,62	-1,2	0,42

MODEL SILNIKOWY GUSTLA FRANZE — NRD

Model został opracowany przez zespół szkoły modelarskiej w NRD. W dniu Zielonych Świątek w 1952 roku na zawodach w Lipsku zdobył I miejsce; średni czas lotu przy 30 sekundach pracy silnika wynosił 180—240 minut. Przy zastosowaniu składanego śmigła i jednogoleniowego, składanego podwozia czas lotu zwiększył się o 30—40 procent.

Dane techniczne modelu H-3

Rozpiętość 1 400 mm, powierzchnia skrzydeł — 28 dcm², profil skrzydeł — H-8385, kąt nastawienia skrzydeł +3°, powierzchnia statecznika poziomego — 9,5 dcm², profil statecznika poziomego — H-24110 (nośny), ciężar całkowity — 430 g, obciążenie jednostkowe — 12 g/dcm², prędkość lotu — 5 m/sek, prędkość opadania — 0,65 m/sek, silnik — „Pionier I" (produkcji NRD) o mocy 0,2 KM. Śmigło — średnica 240 mm, skok 160 mm.



PROJEKTOWANIE MODELI NA UWIĘZI

W artykule pod powyższym tytułem, który zamieszczono w 6 n-rze SiM-u opuszczono rysunek 2. Rysunek ten, obrazujący powstawanie oporu indukowanego przy skrzydle o małym i dużym wydłużeniu, podajemy powyżej:
Dalszy ciąg cyklu artykułów o projektowaniu modeli latających na uwięzi znajdą Czytelnicy w następnym, 9 numerze naszego tygodnika.
Z prawej: model szybkościowy na uwięzi konstrukcji inż. Bazylewicza z Krakowa.
Foto: Baz.

BIULETYN Nr 5 KOMISJI SPORTOWEJ ARP — (SEKCJA MODELARSTWA LOTNICZEGO)

W dniu 27 stycznia 1953 r. odbyło się posiedzenie Komisji Sportowej ARP — Sekcji Modelarstwa Lotniczego. Po rozpatrzeniu dokumentacji, komisja zatwierdziła następujące rekordy krajowe:

Model bezogonowca z napędem gumowym

Józef Barnaś — 15 sierpnia 1952 r. długotrwałość lotu — 3 min. 47,2 sek.

Modele szybowców

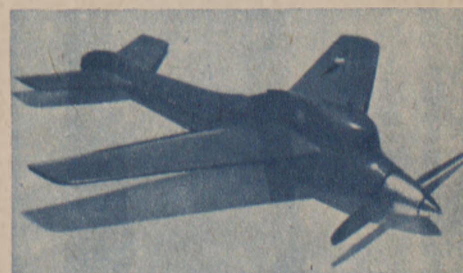
Czesław Cimoszko — 18 maja 1952 r. odległość — 55,5 km.

Modele szybowców

Henryk Grabowski — 14 sierpnia 1952 r. długotrwałość lotu — 20 min 16 sek, odległość — 5 km.

Za uzyskane osiągi swoimi modelami Józef Barnaś otrzymał odznakę z wieńcem brązowym (Nr 11), Czesław Cimoszko odznakę z wieńcem brązowym (Nr 12), a Henryk Grabowski uzyskał dwa warunki do odznaki z wieńcem srebrnym.

Przewodniczący Komisji Sportowej ARP
EDMUND STANIEWSKI



NASI KORESPONDENCI piszą rysują fotografują

NAJLEPSZE KOŁO W STAROGARDZIE GDAŃSKIM

Do najlepszych kół LL w Starogardzie Gdańskim można zaliczyć koło przy Państwowym Technikum Obuwniczym. Koło to, mimo, że istnieje od niedawna, posiada znaczną ilość członków i może poszczycić się dużymi osiągnięciami, za które zostało wyróżnione przez ZPLL w Starogardzie Gdańskim.

Dzięki poparciu szkolnego zarządu ZMP, w Technikum Obuwniczym istnieją trzy kąciki lotnicze a regularnie wydawane gazetki lotnicze cieszą się zainteresowaniem wśród młodzieży.

Poza tym koło w Technikum przeprowadza masowe pogadanki na tematy lotnicze. W pracy propagandowej o lotnictwie wyróżnili się: kol. Abramczuk i kol. Partyka — przewodniczący koła szkolnego ZMP. (284)

Kazimierz Liszewski
Starogard Gdański



Korespondentka kol. Folczyńska z Ostrowia Wlkp. odczytuje tekst listu do Wiceprezesa Rady Ministrów, Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski, Tow. Konstantego Rokossowskiego.

BIAŁOSTOCKIE POPULARYZUJE LOTNICTWO

Lotnictwo w białostockim zdobywa coraz więcej miłośników wśród młodzieży. Koła Ligi Lotniczej powstają przy różnych instytucjach i szkołach.

Jedno z pierwszych kół LL zostało zorganizowane przy szkole ogólnokształcącej w Bielsku Podlaskim. Brak lokalu i wyszkolonych pilotów, którzy mogliby odpowiednio pokierować pracą, nie osłabiło zapału członków nowopowstałego koła. Przezwyciężyli piętrzące się przed nimi trudności i dziś po roku działalności koło to liczy ponad 100 członków.

Oddział Powiatowy Ligi Lotniczej w Bielsku Podlaskim osiąga duże sukcesy na polu organizacyjno-propagandowym. W dziedzinie wyszkolenia natomiast są duże braki. Aby zapobiec dalszym niedociągnięciom na tym odcinku, Zarząd Powiatowy LL w Bielsku Podlaskim przystąpił do organizowania kursów wstępnych wiadomości lotniczych. Sześć takich kursów, powstałych dotychczas na terenie powiatu, cieszy się dużą frekwencją uczęszczających.

Na uwagę zasługuje również wieża spadochronowa, która dzięki Zarządowi Okręgowemu „wyrosła" w Białymstoku. Wieża ta — jeszcze jedna w Polsce, zostanie oddana do użytku i niewątpliwie przyczyni się do jeszcze większego popularyzowania lotnictwa na terenie białostoczczyzny. (180).

Henryk Poskrobko
Gdańsk-Wrzeszcz

KANDYDACI OTRZYMUJĄ WEZWANIA

Dnia 12 bm. odbyło się w Zarządzie Powiatowym LL w Starogardzie wręczenie kart powołania tym kandydatom, którzy złożyli podania na kursy: szybowcowy, spadochronowy i mechaników lotniczych.

Kol. Januszewski, przodujący aktywista Ligi Lotniczej, przy otrzymaniu powołania powiedział:

„Zobowiązuję się pilnie i regularnie uczęszczać na treningi, aktywnie pracować w szeregach Ligi Lotniczej i budować silne i świadome swych celów zaplecze dla Ludowego Lotnictwa Polskiego".

Powołania przed komisję kwalifikacyjną do Gdańska otrzymało kilkanaście osób.

Stefan Gołąbek
Starogard

PIERWSZE KROKI MODELARNI

Na jednym z zebrań naszego szkolnego Koła Ligi Lotniczej w Dąbrowie Górniczej padł projekt zorganizowania modelarni.

Pomysł był pasjonujący, przyjęliśmy go z entuzjazmem. Protokół założenia modelarni wysłany do Ligi Lotniczej w Będzinie został przyjęty i modelarnia nasza otrzymała numer 388.

Co dalej robić? Właśnie, co dalej?... Nie mieliśmy pieniędzy na narzędzia i materiały, z których można by zacząć robić modele samolotów.

Trzy miesiące przeszło na rozmyślaniach i smutnych refleksjach... Z pomocą przyszedł nam dopiero ZMP w Dąbrowie Górniczej, przekazując pewną sumę pieniędzy na zakupienie materiałów do naszej modelarni. Po pewnym czasie zaopiekował się nami również Dom Harcerza, przydzielając lokal, narzędzia i fundusze na zakupienie materiału.

Mija pół roku od założenia modelarni, a trzy miesiące od rozpoczęcia prac nad modelami. Zespół nasz ma już na swoim koncie 15 modeli i bezogonowiec własnej konstrukcji o rozpiętości skrzydeł 5 metrów.

Tempo pracy wzrasta z każdym dniem, ściągając coraz to więcej zainteresowanych do naszej pracowni. (158)

Andrzej Rachwał
Dąbrowa Górnicza

DYSKUSJA ZJAZDOWA TRWA

Zbigniew Flasza — Stalowa Wola

Pragnę powiedzieć kilka słów na temat SIM-u, gdyż z nim współpracuję i z niego przede wszystkim korzystam.

Nie przesadzę, jeśli powiem, że dla nas, aktywistów LL w Stalowej Woli, czas dzieli się na okres zawarty pomiędzy jednym, a drugim numerem SIM-u. Zżyliśmy się z nim tak, że po prostu nie wyobrażam sobie naszej pracy ligowej na jakimkolwiek odcinku bez jego pomocy.

Dokładnie pamiętam ten moment kiedy kupiłem pierwszy numer SIM-u. Było to w roku 1947. Jedynym co było w nim dla mnie zrozumiałe, to niektóre zdjęcia i wiadomości ogólne o lotnictwie. Stopniowo, numer po numerze czytałem coraz to więcej stron i po dość długim czasie zdołałem nie tyle może zrozumieć wszystkie zamieszczone w nim artykuły, ale przeczytać. Dlatego też, bardzo pochwalam wprowadzenie przez redakcję działu „Młody Lotnik". Sprawia on, że najmłodsi czytelnicy o wiele szybciej i bez większych trudności zrozumieją szereg skomplikowanych zagadnień lotniczych. Piszę o tym dlatego, że na Zjeździe słyszałem z ust nieznanego mi bliżej modelarza II stopnia takie mniej więcej zdanie na temat „Młodego Lotnika": „Po jakie licho oni wprowadzili ten dział, kto się nie kapuje na najprostszych zagadnieniach, niech sobie kupi „Szkołę małego lotnictwa, a jak jest jej brak niech wydadzą drugi nakład". Nie potrzebuję chyba udowadniać, jak błędną była wypowiedź tego kolegi.

Dużą pomoc okazał nam SIM w roku 1951, gdy na jego łamach ukazał się cykl artykułów omawiających tematy objęte KWWL.

Pragnę także zwrócić uwagę redakcji na artykuły z cyklu „Na naszym kursie". Czy spotkaliście się może ze zdaniem, że ich nikt nie czyta? Ja niestety spotkałem się, ale po ożywionej wymianie zdań pomiędzy mną a kolegami — przeciętna wypowiedź brzmiała mniej więcej tak: czytam, bo są proste, krótkie i mówią prawdę o tym co teraz interesuje wszystkich, z nawiązaniem często do lotnictwa.

Bardzo podobały nam się wiadomości z państw kapitalistycznych, umieszczane w „Ze świata" lub „Odrzutowcem po świecie", które demaskowały lotnictwo imperialistyczne. Niestety, od pewnego czasu przestały się one ukazywać w SIM-ie. Z przyjemnością ujrzelibyśmy je w przyszłości.

SIM oddaje nieocenione usługi w szkoleniu członków kół LL. Jeśli przyjdzie mi wygłosić pogadankę w kole, którego większość członków czyta SIM, to mogę być pewnym, że nie skończy się na omówieniu tematu i przedyskutowaniu go, lecz będę musiał wyjaśnić szereg problemów poruszanych w SIM-ie, a dyskusja przeciągnie się na parę godzin.

Ukazanie się korespondencji na temat tego czy innego koła LL czy też oddziału, powoduje żywsze zainteresowanie się członków formami pracy danej jednostki. Jednakże pod względem wymiany doświadczeń poszczególnych jednostek LL na łamach SIM-u mamy jeszcze wiele do zrobienia.

Pragnąłbym oprócz tego wytknąć SIM-owi jeszcze pewną wadę. Chodzi mi tu o zdjęcia. W jednym z ostatnich numerów SIM-u w artykule pt. „Aeroklub Moskiewski trenuje" znalazłem tylko jedno nowe zdjęcie, a reszta z roku 1949. Czy nie lepiej byłoby reprodukować aktualne zdjęcia z radzieckiej prasy lotniczej?

A teraz parę słów o pracy samego korespondenta. Bazą, na której korespondent danego pisma może wydatnie pracować, jest łączność korespondenta z redakcją. Jeśli chodzi więc o SIM, to łączność ta jest, mówiąc bez ogródek, fikcją. Jedyna więź łącząca mnie z redakcją... to przekaz pocztowy, za pośrednictwem którego otrzymuję honorarium autorskie oraz... zaproszenie na Zjazd. Co jest złego w mojej korespondencji? O czym należy pisać? — o tym redakcja nigdy mi nie pisała. Co więc mają robić korespondenci a zwłaszcza mniej zaawansowani? Po prostu nie otrzymawszy od redakcji odpowiedzi na nadesłane materiały przestają do niej pisać.

Chciałbym zwrócić uwagę redakcji na bardzo ważne zagadnienie, mianowicie prowadzenie ewidencji korespondentów a co z tym się wiąże — bliższego ich poznania. Każda niemal redakcja, przed przyjęciem kandydata w poczet swych korespondentów daje mu do wypełnienia ankietę personalną. Czy słyszał ktoś o czymś podobnym w SIM-ie? I jak tu nie mają zdarzać się wypadki w rodzaju nieprawdziwej korespondencji nadesłanej przez kolegę Roka? Bo do SIM-u pisze kto chce i co gorsze — kiedy chce. Uważam, że korespondenta powinna obowiązywać jakaś dyscyplina. Powinien on czuć się zobowiązanym do współpracy z redakcją.

A teraz apel do wszystkich korespondentów czasopism lotniczych. Koledzy Korespondenci! Nie poprzestawajcie na współpracy z SIM-em i „Skrzydlatą". Bądźcie korespondentami naszych pism codziennych, organów Komitetów Wojewódzkich PZPR i gazetek zakładowych. Piszcie o pracy naszych aeroklubów, ośrodków, modelarni, kół, czy oddziałów. Jeśli będziemy współpracować z redakcjami pism nielotniczych to przestaną wreszcie straszyć z ich szpalt lotnicze dziwolągi. Twórzmy Kółka Lotniczych Korespondentów współpracujące z prasą lokalną, a o ich działalności nie zapominajcie pisać do SIM-u.

Jeden z wyróżnionych korespondentów SIM-u, Jan Niewiadomski z Kłodzka, odczytuje tekst listu do Prezesa Rady Ministrów Tow. Bolesława Bieruta. Foto: LL



Z MIESIĄCA PROPAGANDY PRASY LOTNICZEJ

KTO ZWYCIĘŻY MEUSA?

Stanisław Meus z Sosnowca, wyznaczony przez tamtejszy Zarząd Oddziału LL na stałego propagandystę-kolportera czasopism lotniczych, zameldował redakcji o zwerbowaniu w styczniu 59 prenumeratorów. A oto jego meldunek (nazwiska nowych prenumeratorów są w posiadaniu redakcji).

„Melduję, że w styczniu rb. zwerbowałem następujące ilości prenumeratorów:
Prenumerata I i II kwartał 1953 r. — 2 osoby.
Prenumerata I-szy kwartał 1953 r. — 26 osoby.
Prenumerata II-gi kwartał 1953 r. — 2 osoby.
Prenumerata za m-c luty 1953 r. — 27 osoby.
Prenumerata za m-c luty i marzec 1953 r. — 2 osoby. Razem 59 osób
dodając do tego stałych prenumeratorów z którymi bezpośrednio współpracuje i wśród których rozprowadzam 50 egz. „Skrzydła i Motor" i 50 egz. „Skrzydlatej Polski" należy więc łącznie liczyć, że obsłużyłem 109 prenumeratorów.
Dalsza akcja w toku.

Z lotniczym pozdrowieniem
Stanisław Meus

A oto meldunek Jana Pawłowskiego ze wsi Czarnowice 20, poczta Ostrołęka, woj. warszawskiego (54).

„Kiedy dowiedziałem się o tym, że istnieją czasopisma lotnicze, chętnie je zaprenumerowałem. Czytam je też od pierwszej do ostatniej strony z ciekawością. Kiedy dowiedziałem się o miesiącu propagandy czasopism lotniczych, starałem się ażeby w mojej gromadzie nie tylko ja ale i moi koledzy prenumerowali czasopisma lotnicze. Do 15 stycznia br. namówiłem trzech kolegów: Zempickiego Zygmunta, Jarockiego Mariana i Gorzembę Czesława, którzy z zainteresowaniem czytają te czasopismo. Staram się też, żeby do końca stycznia nie tylko nas czterech prenumerowało to czasopismo, ale żeby w naszej wsi było więcej prenumeratorów SiM-u."

✶

Stanisław Serwa z Jasła pisze:

Kiedy przeczytałem w „Sztandarze Młodych" artykuł pt. „Popularyzujemy prasę lotniczą" postawiłem sobie za zadanie: rozpowszechniać prasę lotniczą. W ten sposób aby każdy członek Ligi Lotniczej i członek ZMP był jej stałym czytelnikiem. Melduję, że 99 proc. członków naszego Koła LL prenumeruje czasopismo „Skrzydlata Polska", a 63 proc. członków prenumeruje „Skrzydła i Motor". Obecnie Zarząd Szkolny Związku Młodzieży Polskiej powziął na mój wniosek decyzję zaprenumerowania dla członków LL 45 egzemplarzy czasopisma „Technika Lotnicza" (83).

✶

„W związku z miesiącem propagandy prasy lotniczej — pisze WIT. WAWRZYNIAK — Świeciechowa, ul. Ułańska 14, pow. Leszno — utworzyliśmy modelarnię. Spośród 8-miu zwerbowanych modelarzy 3 z nich zostało już prenumeratorami tyg. „Skrzydła i Motor". Nie ustaję jednak w propagowaniu czasopism lotniczych wśród moich kolegów i dorosłych."



Kol. kol. **Józef Jajeczko** — Białogard (59), **Franciszek Szkopa** — Arkadia (119), **Julian Bolewski** — Piastów (16). Zapiszcie się do jednej z modelarni LL, w której będziecie mieli możność przejść kolejne stopnie wyszkolenia modelarskiego oraz korzystać z materiałów do budowy modeli. O wskazanie Wam odpowiedniej modelarni poproście najbliższy oddział Ligi Lotniczej.

Kol. kol. **Jerzy Turowicz** — Góra Śląska (106), **Władysław Kasprzak** — Wyszatyce (116), **Eugeniusz Ptaszyński** — Chodaków (120), **Zbigniew Życki** — Chodaków (77). Informacje dotyczące założenia koła Ligi Lotniczej podawaliśmy w „poczcie" zamieszczonej w poprzednim (6) numerze SiM-u.

Kol. kol. **Henryk Gomulski** — Wrocław (60), **Marian Wawrzynek** — Grudziądz (33), **Kazimierz Parzychowski** — Szczenurza (135). W Waszej sprawie zwróćcie się do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej — Warszawa, ul. Ogrodowa 65.

Kol. kol. **Władysławowi Trelo** — Istebna (132) oraz **Antoniemu Foluczykowi** — Galewice (124) — dziękujemy za miłe listy. Temu ostatniemu radzimy zwrócić się do Zarządu Okręgu Ligi LL, Lotniczej w Łodzi, ul. 22 Lipca 1/3, z prośbą o pomoc w zorganizowaniu modelarni lotniczej.

Kol. **Witolda Raczyńskiego** — Legnica (128) — zawiadamiamy, że wpisaliśmy go na listę naszych stałych korespondentów. Czekamy na pierwsze wiadomości.

Kol. **Bolesław Franek** — Lecebna — Kostelec n/Czernymi Lesy (Czechosłowacja) pragnie nawiązać korespondencję z koleżanką lub kolegą zajmującymi się modelarstwem lotniczym. Zainteresowanych kierujemy pod wyżej podany adres.

Kol. **K. Białecki** — Radom. Znaki rozpoznawcze samolotów różnych państw będą opublikowane na łamach SiM-u w roku bieżącym.

Kol. **Zbigniew Malik** — Nowa Huta (21). Proponowany materiał przyślijcie. Ocenimy. Jeśli będzie dobry — opublikujemy.

Kol. kol. **Edward Sierpowski** i **Zbigniew Wójcik** — Stalowa Wola (22), **Edmund Nowak** — Skarżysko Kamienna (162), **Jan Rączka** — Wejherowo (103). Kalendarza lotniczego na rok 1953 nie ma. W sprawie OSWL zwróćcie się do właściwej Wojskowej Komendy Rejonowej.

Kol. **Jan Zając** — Międzylesie. „Opowieść o Mikołaju Gastello", drukowana była w numerach od 13 do 22 SiM-u z ub. r.

Kol. **Czesław Rokosz** — Grupa k/Grudziądza. W sprawie zamówienia wymienionych przez Was zdjęć zwróćcie się do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej.

Kol. kol. **Janusz Kruszewski** — Rypin, **Jarosław Majkut** — Bogoniowice (52), **Władysław Ekibiński** — Sarnowo (8). Wymienione przez Was książki możecie zamówić w Księgarni Wysyłkowej „Dom Książki" — Warszawa, ul. Sienkiewicza 14.

Kol. kol. **Antoni Brzeziński** — Ruda Maleniecka (6), **Stanisław Żałanowski** — Przemyśl (29). Reklamujcie w miejscu opłacenia prenumeraty.

Kol. kol. **Franciszek Guzy** — Radziwonków, **Gildner** — Łódź, **Wiesław Wieczorek** — Zawiercie, **Jan Kosowski** — Starachowice, **Tadeusz Raczyński** — Śrem, **Bronisław Pawlicki** — Mielec, **Jerzy Ratan** — Częstochowa (110), **Egidiusz Piątek** — Wrocław (112), **Andrzej Krupiński** — Bydgoszcz (35), **Józef Głosek** — Kętrzyn (11), **A. Burgberger** — Wrocław (9), **Bolesław Niedzielski** — Golina n/Wartą, **Antoni Kosiba** — Nowa Huta. Egzemplarze SiM-u i „Skrzydlatej" z lat ubiegłych do roku 1950 włącznie są już wyczerpane. Jedynie rocznik 1951 obu czasopism oraz SiM-u od nr. 1 do 9 z ub. r. i „Skrzydlatej" 1—2 z ub. r. są do nabycia w Sekcji Propagandy Zarządu Głównego Ligi Lotniczej — Warszawa 1, ul. Ogrodowa 65. Zainteresowani powinni należność w wysokości 60 gr. za 1 egzemplarz SiM-u i 90 gr. za 1 egzemplarz „Skrzydlatej" wpłacać przekazem pocztowym na wyżej podany adres. Na odwrocie przekazu należy wymienić zamówione numery.

Jeśli chodzi o dalsze numery z r. 1952, tj. SiM od 10 i „Skrzydlata" od 3 oraz egzemplarze z roku bieżącego, można zamówić w Dziale Zbytu i Propagandy Wydawnictw Komunikacyjnych, Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52, wpłacając uprzednio należność na konto PKO — I-8523/110, z podaniem na odwrocie zamówionych numerów.

Kol. **Tadeusz Raczyńskiego** zawiadamiamy, że wymienionej w liście sumy zł 15 nie otrzymaliśmy.

LEKARZ LOTNICZY

przyjmuje raz w tygodniu

Kol. **J. Michałowski** z Żychlina. Brak jednego palca u którejkolwiek dłoni dyskwalifikuje kandydata do szkolenia lotniczego.

Kol. **Irena Buła** ze Skotnik. Wzrost człowieka ustala się z dojściem do dojrzałości (około 20 roku życia). Macie więc jeszcze czas i szanse do osiągnięcia wymaganego wzrostu.

Kol. **Bogdan Węglewski** z Poznania. Zez jawny lub ukryty dyskwalifikuje kandydata na pilota. W uprawianiu sportu na ziemi lub sportów wodnych nie stanowi przeszkód.

Kol. kol. **Jan Piskorz** z Krakowa, **Jan Nurek** z Rzeszowa oraz **Józef Baran** ze Złotyni Dolnej. Żylaki leczy się chirurgicznie. Po wyleczeniu nie będziecie mieli przeszkód w przyjęciu na szkolenie lotnicze.

Kol. **Józef Łobz** z Kalisza. Krótkowzroczność powyżej 0,5 D — dyskwalifikuje kandydata do szkolenia lotniczego. Można zezwolić na latanie ze szkłami korekcyjnymi pilotowi zaawansowanemu, ale szkolić kandydata, który nosi szkła — nie wolno.

Kol. **Jerzy Olszewski** z Warszawy. Organiczna wada serca stanowi przeszkodę w przyjęciu na szkolenie lotnicze.

Kol. **Jan Adaszkiewicz** z Opolna Zdroju. Znaczne skrzywienia kręgosłupa są przeszkodą w przyjęciu kandydata do szkół wojskowych, tak lotniczych jak i technicznych.

T. J.

Kol. kol. **Kazimierz Śniadała** — Nidzica (274), **Kazimierz Radowy** — Żotynia (265), **Stefan Braksator** — Sosnowiec (223). Kandydat na kurs pomocników mechaników lotniczych musi mieć skończone 18 lat i nie przekroczony 21 rok życia. Jesteście więc jeszcze za młodzi. Radzimy zatem starać się o przyjęcie na kurs spadochronowy. Po uzyskaniu odpowiedniego wieku będziecie mogli pójść na szkolenie pomocników mechaników.

Kol. **Stanisław Cygal** — Ziębice (212). Jednym z warunków na szkolenie silnikowe jest ukończenie 17 lat życia. Ponieważ warunkowi temu nie odpowiadacie, zakwalifikowano Was na szkolenie spadochronowe. Spadochroniarstwo jest równie pięknym i zaszczytnym sportem jak lotnictwo silnikowe. Ponadto istnieje zasada, że każdy pilot powinien być również skoczkiem spadochronowym. Nic więc nie stracicie, a przeciwnie — wiele zyskacie, jeśli przejdziecie najpierw szkolenie spadochronowe, a potem silnikowe.

Kol. **Mirosław Żyderko** — Bydgoszcz (272). Jeżeli odpowiadacie warunkom (podajemy je na str. 115) stawianym kandydatom na szkolenie lotnicze, winniście niezwłocznie złożyć podanie w Zarządzie Okręgu Ligi Lotniczej w Bydgoszczy (ul. Stalina 68) z prośbą o przyjęcie Was na kurs szybowcowy lub spadochronowy. Nauki w szkole nie wolno Wam przerywać. Szkolenie lotnicze zorganizowane jest w ten sposób, że będziecie mogli je pogodzić z normalnymi zajęciami w szkole.

Kol. **Józef Lenart** — Słupia (280). Podania kandydatów o przyjęcie na szkolenie lotnicze rozpatrywane są przez Zarządy Okręgów LL, w Waszym wypadku Okręg Poznański (Poznań, ul. Kościuszki 80). Zwróćcie się zatem pod wskazany adres.

Kol. **Eugeniusz Kulczyński** — Tarnowskie Góry (258). O terminie rozpoczęcia kursu pomocników mechaników zostaniecie powiadomieni przez właściwy Okręg LL.

Roman Gac z Konina otrzymał od naszej redakcji plan modelu szkolnego z napędem gumowym i dziwi się, dlaczego akurat jego osobę wyróżniono planem przesłanym bezpłatnie.

Wyjaśniamy, że redakcja „SIM-u" wysyła niektórym, bardziej aktywnym Czytelnikom i korespondentom, upominki w postaci planu modelu szkolnego. Zostaliście więc wyróżnieni i chyba nie macie do nas pretensji. (148).

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ

Kierownik graficzny JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Wydawca: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warunki prenumeraty: miesięcznie — zł 2,80; kwartalnie — zł 8,40; półrocznie — zł 16,18 rocznie — zł 33,60. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Zakłady Graficzne i Wydawnicze Dom Słowa Polskiego, Warszawa. Zam. 445 4-B-11341



Oto fotografia gazetki ściennej Aeroklubu LL w Krośnie, która zdobyła pierwsze miejsce w konkursie Zarządu Głównego Ligi Lotniczej, ogłoszonym w roku ubiegłym w związku z miesiącem pogłębienia przyjaźni polsko-radzieckiej.
Foto: LL

KTO ZDOBYŁ SKAFANDER

Podajemy wyniki konkursu ogłoszonego w drugim numerze z br. pt. „Konkurs noworoczny SIM-u". Spośród wielu setek Czytelników, którzy wzięli udział w konkursie, tylko 23 nadesłało rozwiązanie właściwe. Trzeba powiedzieć, że oczy przyszłych lotników trochę zawiodły... Główne niedopatrzenie polega na braku zakreślenia worka, w którym znajdują się nagrody.

Do szczęśliwców, którzy wylosowali nagrody należą:

I nagroda (skafander narciarski) — HENRYK WILKOWSKI — Nowa Ruda, ul. Obrońców Stalingradu 11/3, pow. Kłodzko.

II nagroda (portfel skórzany) — JAN ŻEBROWSKI, Wielichowo, Rynek 16, pow. Kościan.

III nagroda (oprawione numery SIM-u i „Skrzydlatej Polski" rocznik 1952) — MIECZYSŁAW NIEMCZUK, wieś Snowidza, pow. Janów, woj. Wrocław.

IV nagroda (biblioteczka — 8 książek lotniczych) — TADEUSZ KOWAL, Świątniki Górne Nr 328, pow. Kraków.

V nagroda (komplety materiałów do budowy modelu szybowca typu „Żak") — DIETER ROCKSTEIN, Polska Cerekiew, pow. Koźle, woj. Opole.

VI nagroda (komplety materiałów do budowy modelu szybowca typu „Żak") — STANISŁAW DUDEK, Boguszów, ul. Szkolna 37/3, pow. Wałbrzych.

VII nagroda (komplety materiałów do budowy modelu szybowca typu „Żak") — STANISŁAW DOMAGAŁA, Giżycko, ul. Perkunowska 23/1.

VIII nagroda (komplety materiałów do budowy modelu szybowca typu „Żak") — TADEUSZ MAKSEMIUK, Wąsocz, Al. Niepodległości 7, pow. Góra Śląska, woj. Wrocław.

IX nagroda (komplety materiałów do budowy modelu szybowca typu „Żak") — BOGDAN STĘPNIAK, Poznań 8, C. W. Kwat. „A".

X nagroda (kwartalna prenumerata SIM-u) — EUGENIUSZ ŁUKASIK, Szczecin - Bełchowo, ul. Zgorzelecka 6.

Nagrody wysłane zostaną pocztą.

CO CZYTAĆ?

„SKRZYDŁA MŁODYCH"

Zarząd Główny Ligi Lotniczej wydał ostatnio jednodniówkę pt. „Skrzydła Młodych" (Cena 20 gr), celem rozprowadzenia jej do terenowych jednostek Ligi Lotniczej.

Jednodniówka jest w formacie SIM-u, drukowana systemem rotograwiurowym (wielobarwna). Zachęca ona do czytelnictwa prasy lotniczej i książek, podaje ciekawie ilustrowane informacje o przebiegu szkolenia lotniczego w LL, informuje o warunkach jakim powinni odpowiadać kandydaci na pilotów i zawiera stronę lotniczej satyry (niesłusznie nazwanej „humorem"). Warunki prenumeraty czasopism lotniczych, podane w jednodniówce, są już nieaktualne. Nowe warunki, w związku ze zmianą cen SIM-u i „Skrzydlatej", przynoszą ostatnie numery naszych pism.

Jednodniówka jest starannie opracowana pod względem graficznym. Stron 8, nakład 15 000. Redaktor: Zbigniew Meilon.

„PIONIER" DLA AEROKLUBU W KROŚNIE

Aktywiści kół LL powitali z wielką radością zorganizowany przez ZGLL konkurs na najlepszą gazetkę ścienną z okazji miesiąca pogłębienia przyjaźni polsko-radzieckiej. ZGLL co prawda z konkursem wyraźnie się spóźnił, ale Sekcja Propagandy widocznie uważała, że lepiej późno niż wcale i ogłosiła dopiero przy końcu listopada tj. na zakończenie miesiąca przyjaźni polsko-radzieckiej konkurs, dając stosunkowo krótki dwutygodniowy termin na nadsyłanie prac. Zawiadomienia o konkursie nadeszły do kół poprzez Okręgi i Oddziały za późno, niemniej jednak nadesłano około 50 gazetek, z których 34 wzięto pod uwagę w końcowej eliminacji. Jest to liczba jak na całą Polskę stanowczo za mała.

Czy konkurs mimo potknięć, o których była mowa spełnił zadanie? Niewątpliwie — tak. Ożywił on pracę wielu kół, a nawet klubów czy ośrodków i pobudził do współzawodnictwa w działalności propagandowo-lotniczej.

Inna sprawa, jeżeli zapytamy czy gazetki należycie odzwierciedliły temat konkursu: przyjaźń polsko - radzieckiej. Innymi słowy czy nadesłane prace odpowiadały warunkom konkursu. Tu odpowiedź musi być niestety negatywna.

Wykonawcy gazetek powtarzali często te same rysunki np. samolot lub spadochron, a artykuły o rewolucji październikowej potraktowali zbyt ogólnie, za mało lotniczo.

A przecież istniały tu znaczne możliwości, z których być może niejedno koło skorzystałoby, gdyby... odpowiednia instrukcja ZGLL podsunęła wykonawcom pewne pomysły. Można było przecież nawiązać do wspomnień wojennych poszczególnych lotników polskich w ZSRR, napisać o tym jak piloci nasi szkolili się na ziemi radzieckiej, wspomnieć coś o spotkaniach radzieckich i polskich lotników. Artykuły o korzystaniu z doświadczeń DOSAAF na danym kole również byłyby bardzo aktualnym i atrakcyjnym materiałem. Niestety, z tych możliwości nie skorzystano.



Czytelników naszych na pewno zaciekawi przebieg prac komisji konkursowej. Otóż arkusz papieru, na którym każdy z członków wpisywał swoje oceny, zawierał następujące rubryki: za treść 1 — 15 punktów; za szatę graficzną 1—10 punktów; za nakład pracy 1—5 punktów, przy czym uwzględniono współczynnik 3, jeżeli gazetkę wykonały szkoły podstawowe lub koła wiejskie, oraz mnożnik 2 jeśli wykonawcami były szkoły średnie, koła miejskie, modelarnie, zakłady pracy, aerokluby i szkoły LL.

Jak widzimy sprawa treści stała na pierwszym miejscu i oceniana była największą ilością punktów. Następnie zwracano uwagę na opracowanie graficzne. Najczęstszym błędem było niezbyt ściśle odgraniczenie napisów. Tak np. w kilku wypadkach wykonawcy umieścili hasło: „ZMP-owcy na samoloty" tuż pod dużymi cyframi XXXV. Oczywiście, takie zestawienie nie było słuszne.

Poza tym komisja wyżej oceniała prace zespołowe od indywidualnych. Wychodzono bowiem z założenia, że pojedyńczy wysiłek człowieka nie jest w żadnym wypadku odbiciem aktywności całego koła. Dlatego prace zespołowe uzyskiwały z reguły wyższą ocenę.

A oto zwycięzcy konkursu:

Pierwszą nagrodę — radioodbiornik „Pionier" uzyskała gazetka **„Wspólne skrzydła"**; wykonawcą jej był 5-osobowy **zespół Aeroklubu Krosno.**

Biblioteczka o wartości 600 zł przypadła w udziale **Oddziałowi LL przy DOKP Olsztyn.** Była to chyba najpracowitsza pod względem graficznym gazetka, wykonana całkowicie piórkiem.

Biblioteczkę o wartości 400 zł, jako trzecią nagrodę, uzyskało **koło LL Nr 1 przy DOKP Wrocław** za gazetkę „Skrzydła i szyny".

Komplet gier świetlicowych otrzymało **koło LL przy CBK PTK w Poznaniu** — za gazetkę wykonaną przez **kolegium z Tadeuszem Kaczmarkiem** na czele.

Kompletem do siatkówki nagrodzono **Oddział Kolejowy LL w Szczecinie.**

Wreszcie szóstą nagrodę — piękny album **„Warszawa w planie 6-letnim"** otrzymali członkowie **LL w szkole podstawowej Nr 4 w Ostrowiu Wlkp.**

Wyróżniono też gazetkę **koła LL przy Oddziale Eksploatacyjnym w Ostrowiu.** Wykonawcy otrzymają kilka nagród książkowych.

Na marginesie konkursu trzeba stwierdzić, że wśród nadesłanych prac nie znalazła się ani jedna gazetka z Warszawy. Czyż nie wstyd Wam, młodzi aktywiści lotniczy stolicy? Takie miasta, jak Rzeszów, Krosno, Szczecin zdobyły się nawet na 2, 3 gazetki, a Warszawa zaniedbała tę formę propagandy lotnictwa. Jak długo jeszcze?

(Jach)

JAK WOŁODIA ŁAWRYNIENKOW ZOSTAŁ LOTNIKIEM

Tekst:
JOANNA MALISZEWSKA
Rysunki:
JANUSZ ROCKI

1.

Wołodia Ławrynienkow urodził się w cichej kozackiej wiosce nad Donem. Choć miał niewiele lat, pamiętał dobrze jak przez chutor przechodziły wojska białogwardyjskie, to znów oddziały Armii Czerwonej. Do tych ostatnich przyłączył się ojciec Wołodii i więcej już nie wrócił. Chłopak stawał często na skraju chutoru, patrzył na przelatujące ptaki i marzył:

— Ech, żeby to tak mieć skrzydła! Poleciałbym jak te żurawie szukać ojca i bić kontrrewolucjonistów...

To ostatnie, obce słowo miało dla niego treść bliską i gniewną. Budziło nienawiść.

2.

Kiedy białogwardziści zostali raz na zawsze przepędzeni z Kraju Rad i ludzie radzieccy przystąpili do wytężonej pracy nad budową socjalizmu, w rodzinnym chutorze Wołodii zmieniło się również wiele. Powstała komórka partyjna i komsomolska, nowa szkoła, a przy niej modelarnia.

Wołodia był jej najczęstszym gościem. Z zapałem budował modele, oblatywał je na szkolnym podwórku, a kiedy wracał do domu usmarowany klejem i oprószony trocinami, rysował w zeszycie niezdarne samoloty. Cóż, widział je dotąd tylko na obrazkach i nie mógł sobie nawet wyobrazić dobrze, jak wygląda taki stalowy ptak. Lotnictwo pociągało go ponad wszystko.

Pewnego dnia Wołodia pasąc krowy kołchozowe na łące ujrzał nagle lecący samolot. Serce zabiło mu mocno i już chciał się zerwać, aby biec do lądującego samolotu, ale przypomniał sobie, że przecież kołchoz powierzył mu pilnowanie wspólnej własności. Zrezygnowany, usiadł na powrót pod drzewem i przypatrywał się zataczającemu kręgi samolotowi.

Pilot, jakby odgadując myśli Wołodii wylądował nieopodal łąki. Wołodia mógł własnymi rękoma dotknąć samolotu i skórzanej kurtki pilota, a ponadto dowiedział się, że w pobliskim mieście zorganizowany został aeroklub Osoawiachimu. Postanowił zostać pilotem i nie było już siły, która byłaby zdolna odwieść go od tego zamiaru.

(c. d. n.)





